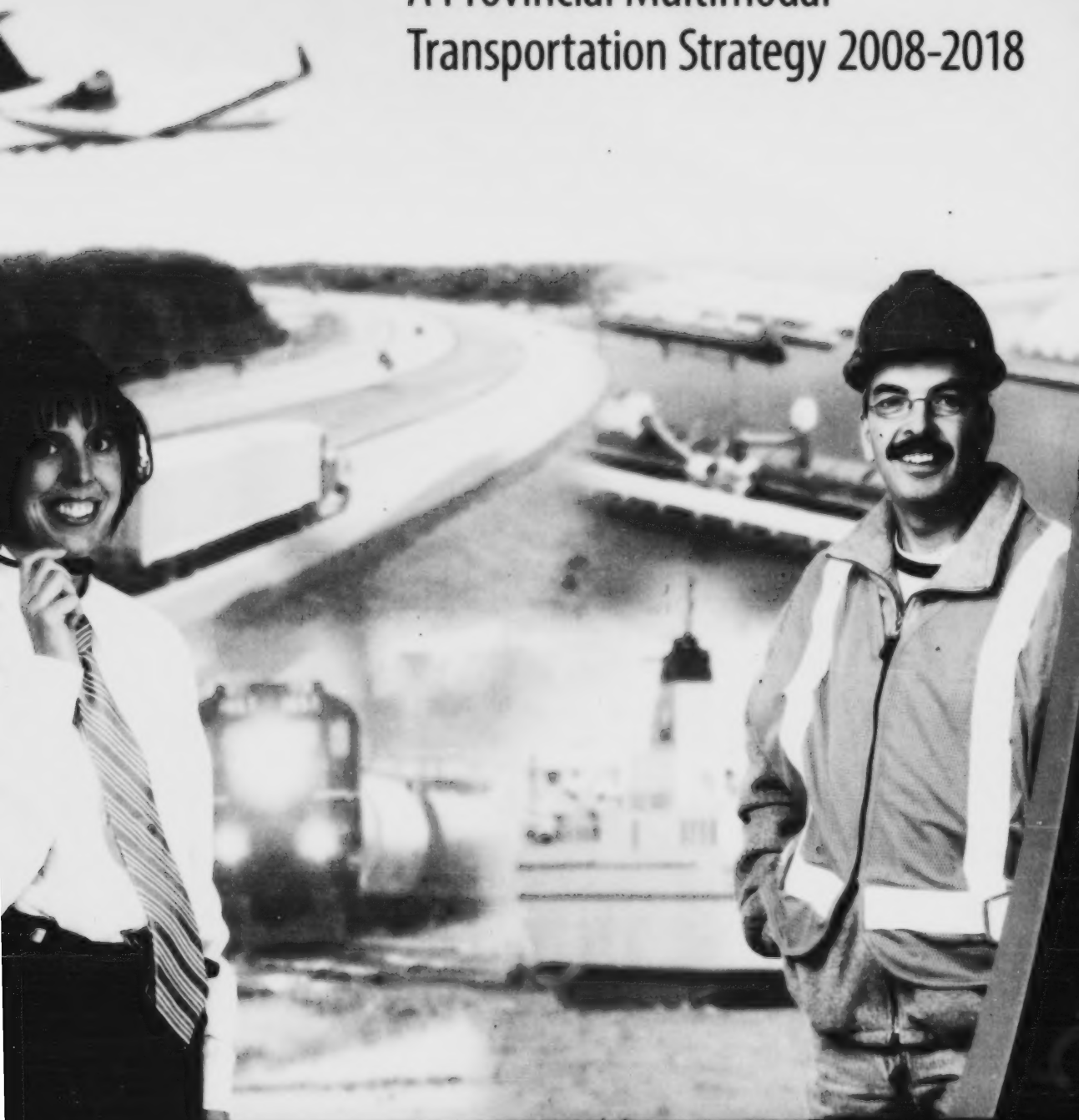


# New Brunswick at the Centre

A Provincial Multimodal  
Transportation Strategy 2008-2018





**2008-2018**

A Provincial Multimodal  
Transportation Strategy

# **New Brunswick at the Centre**

**New Brunswick at the Centre**

**A Provincial Multimodal Transportation Strategy  
2008-2018**

Published by:  
Province of New Brunswick  
P.O. Box 6000  
Fredericton, New Brunswick

Printed in New Brunswick

CNB 4973



# Table of contents

<b>Introduction</b> .....	<b>1</b>
<b>The Vision.</b> .....	<b>2</b>
<b>Transportation Infrastructure</b> .....	<b>5</b>
Highways and Related Services .....	5
Airports and Related Services .....	7
Railways and Related Services .....	8
Ports & Ferries .....	9
<b>Challenges Facing Transportation in New Brunswick</b> .....	<b>11</b>
Funding Challenges .....	11
Policy and Regulatory Challenges .....	14
Service Challenges .....	19
<b>Action Plan</b> .....	<b>22</b>
Address the funding challenges .....	22
Address the policy & regulatory challenges .....	23
Address the service challenges .....	24
<b>Conclusion</b> .....	<b>25</b>
<b>Appendix A: Infrastructure layer and maps</b> .....	<b>26</b>



# Introduction

## A Multimodal Strategy

*New Brunswick at the Centre* is a comprehensive, 10-year strategy for transportation in New Brunswick covering the period 2008 – 2018. This 10-year strategy fulfills and builds upon the commitment to transportation in the *Charter for Change*, the Government's plan for a better New Brunswick. The *Charter for Change* commitments included helping to "... connect our province with better roads through a comprehensive, multi-year transportation strategy [and] ... to become a leader in Intelligent Transportation Systems – both to encourage smarter, safer travel at home and to market our technology abroad". The development and rehabilitation of the province's transportation infrastructure is viewed as an essential component of the plan to be self-sufficient by 2026.

*New Brunswick at the Centre* recognizes the need for the three levels of government and the private sector to develop new partnerships to ensure that the funding, policy, regulatory and service challenges facing the transportation sector are addressed to meet the transportation needs of individuals and industry in the long term.

The challenges facing transportation are not unique to New Brunswick. Quebec has developed a *Multimodal Transportation Strategy* which addresses Quebec's transportation challenges and identifies infrastructure to be protected over the long term in all transportation modes. In addition, the four Western Provinces have worked together to present a transportation strategy to identify their challenges and key infrastructure needs over the next 20 years. The Yukon has also produced a transportation vision to meet long-term needs.

In December of 2005, to address the need for a national transportation strategy, the Council of the Federation, comprised of Canadian Premiers, released a national paper: *Looking to the Future: A Plan for Investing in Canada's Transportation System*. The paper focused on the "overarching" infrastructure funding challenge but also included policy challenges that need to be addressed from a national perspective over the next 10 years. In 2006, the Canadian Premiers, at their annual meeting, reaffirmed their commitment to this strategy.

The four Atlantic Provinces have recently released a regional transportation strategy entitled *Charting the Course: Atlantic Canada Transportation Strategy 2008-2018*. This report outlines an Atlantic transportation strategy focusing on infrastructure funding as well as policy, regulatory and service enhancements of importance to the region.

Strategic gateways and corridors have become an important element in enhancing Canada's competitiveness in global trading markets. Rapid growth, particularly in China's and India's economies, has created immediate international trade opportunities for Canada. This growth in trade is creating significant new opportunities for shipping to and from Atlantic Canada. Responding to these opportunities will be facilitated by the development of an Atlantic Gateway in which certain parts of New Brunswick's transportation infrastructure will become strategically important in moving products to their markets in central Canada, the United States and elsewhere in the world. Enhancements to this infrastructure will be needed.

*New Brunswick at the Centre*, presents a transportation strategy that addresses the funding, policy, regulatory and service challenges in each of the province's transportation modes. Because this strategy also deals with the interface among the modes and their role in meeting transportation service demands, it is considered a multimodal transportation strategy.

Appendix "A" identifies the national, regional and provincial layers of transportation infrastructure for New Brunswick.

# The Vision

*The Vision is for New Brunswick to be a leader in achieving and sustaining a safe, reliable, state-of-the-art, fully integrated transportation system in support of economic and social development of the province, the Atlantic Region, and Canada as a whole, enabling the province to be self-sufficient by 2026.*

*People and goods will move seamlessly both within the province and to and from traditional and new trading partners throughout the world. New Brunswick's transportation system will meet current and future needs.*

## Consider Individuals

New Brunswick's transportation system connects people to: family, work, education, health, commercial, recreational and emergency services. In New Brunswick automobile use accounts for the largest component of total transportation demand in the province with nearly 90% of all commuters travelling to work by automobile. New Brunswick residents spend 15% of their income on transportation; above the national average of 13.6%.

Usage of other passenger transportation modes is also important in New Brunswick. In 2006, over one million passengers travelled through the four airports with scheduled passenger service in the province, and over 110,000 passengers travelled by VIA Rail. The primary intercity bus service, Acadian Lines, carries approximately 210,000 passengers per year. New Brunswick has seven scheduled public motor bus operators as well as 39 bus companies offering charter services. Charter bus service is a growing segment of the bus industry and is important to provincial tourism. In addition, over five million passenger trips are made each year on the transit systems in Fredericton, Moncton and Saint John. Since 2000, there have been approximately 550,000 passengers per year using the island ferry services to Grand Manan, Deer and White Head Islands; and over 3.5 million passengers per year use the river ferry services.

New Brunswick is experiencing out migration as well as an internal shift from rural to urban living as people seek employment opportunities. Currently 80% of the population either live in or near urban centers. The self-sufficiency objective to increase the province's total population to 850,000 from the current 748,000 by 2026 envisions an increase in this trend supported by a smaller rural population living in strong, restructured rural economies. These expectations must be supported by the appropriate transportation services over this period.

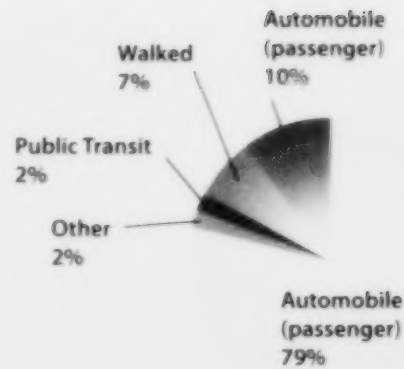


Figure 1:  
How people commute to work in  
New Brunswick, Stats Can 2001

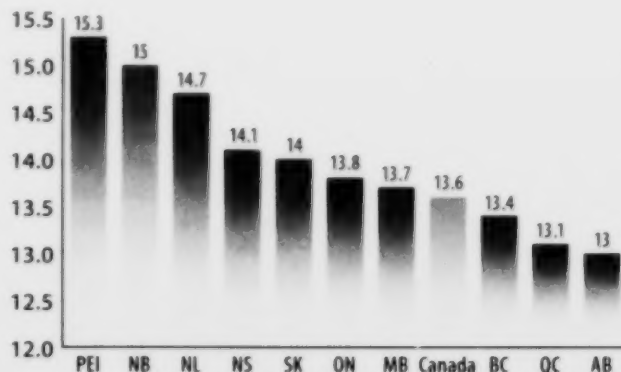


Figure 2:  
Percent of household spending on  
transportation (2004)

## Consider Business & Industry

Transportation supports commerce by facilitating trade and allowing New Brunswick products and commodities to be shipped to national and international markets.



Saint John

Highways continue to move high value and time-sensitive goods for the province and the entire Atlantic Region. Recent estimates indicate that trucks move 90% of consumer goods within the Atlantic Region. Traditionally, this trade has primarily involved a flow of goods between the region and markets in the New England states, Ontario, Quebec, and other points in Canada and the United States. Traffic has increased significantly over the past 10 years. On the Trans Canada Highway near Moncton, there are approximately 2,700 trucks per day, an increase of 50% from 10 years ago. Near Saint John on Route 1 there are over 1,800 trucks per day, a 33% increase from 10 years ago.

Trade in air cargo has also been increasing with the Greater Moncton International Airport emerging as a major air cargo hub in the Atlantic Region. In 2006, 24,000 metric tonnes of cargo was transported through the facility; a growth of 21% since 2001.

In the marine sector, New Brunswick's marine cargo ports in Saint John, Belledune, Bayside and Dalhousie, handle over 30 million tonnes of cargo annually. Commodities handled include petroleum, salt, forest products, containers, coal, ore and orimulsion, to name a few.

New Brunswick is a leader in the exploration and mining of various commodities. The province's value of mineral production hit a record high of just under \$1.5 billion in 2006. The current mineral exploration boom is seeing expenditures up 70% over 2006. In all of Canada, the province's mineral production ranks: 1st for lead, zinc, bismuth and antimony; 2nd for silver and potash; and 3rd for cadmium. In non-metals, the province is the largest producer of peat moss in Canada. As well, the new potash mine being constructed in Sussex will be the largest in the world. The product will be exported through the Port of Saint John.

Energy exports account for 57% of all exports in New Brunswick. Significant new developments in this sector include: the completion of Canada's first re-gasification LNG terminal; the construction of a new 145 km pipeline that will deliver natural gas from the liquefied natural gas (LNG) facility to the United States; plans for a second oil refinery in Saint John; and the development of the domestic natural gas supply near Sussex. With the refurbishment of Point Lepreau and the possibility of a second nuclear facility at this location, Saint John is quickly becoming the energy hub of Atlantic Canada.

In 2006, New Brunswick's international exports were directed to over 140 countries and were valued at \$11.8 billion. New Brunswick also exports \$8.6 billion to other provinces in Canada. New Brunswick is the most export dependant province in Canada with 80.2% of its GDP derived from exports. Of New Brunswick's international exports, 90% is currently with the United States. More recently, additional trade opportunities are emerging for New Brunswick: nationally, with Alberta; and internationally, with Europe and Asia.

The consulting sector is also significant for the province with New Brunswick consultants working in many countries around the world every day as well as serving a growing market in Canada, especially Alberta.

The availability of adequate transportation in all modes is a key element in the tourism industry. In 2005, New Brunswick welcomed close to six million people (eight times the total population of the province), resulting in substantial revenue and numerous direct and indirect jobs for the province. Quality transportation infrastructure and multimodal services are required to ensure continued growth in this sector.

## Consider the Future

In addition to continuing to grow traditional trade corridors, the 21st Century promises unparalleled trade opportunities with East Asian countries. Atlantic Canada, with its strategic location on Canada's east coast, offers year-round, deep-water ports, proximity to major world shipping routes and certain capacity to handle higher trade volumes. The region is Canada's Atlantic Gateway to these opportunities, benefiting the region, the country and the continent. New Brunswick links Atlantic Canada through direct highway, rail, air and port access to all of its North American Free Trade Agreement (NAFTA) trading partners. There is infrastructure capacity to accommodate more traffic with improvements needed to certain key corridors, facilities and bottlenecks to ensure safety and maximum efficiency regarding travel time.

It is recognized that, in addition to the Asia-Pacific Gateway, international trade opportunities are strengthened through the development of strategic gateway corridors, and, in particular, an Atlantic Gateway that leverages the region's competitive advantage to capture growing trade flows. It takes 1½ days less to reach Halifax from markets in India and China than it takes to reach New York.

The Government of Canada and the Governments of the Atlantic Provinces recently signed a Memorandum of Understanding on an Atlantic Gateway project. The Atlantic Gateway is defined as a system of transportation infrastructure of national significance supporting international commerce. It is comprised of an interconnected and interlined multi-modal network of public and privately owned assets, including ports, airports, railways and highways. Atlantic Gateway development will include significant input from key stakeholders to identify opportunities as well as key initiatives that must be addressed in support of an integrated and efficient transportation and distribution network.

Pipelines are developing as a key component of the transportation system in the province. Consideration needs to be given through the Atlantic Gateway or other initiatives to encourage the development of this infrastructure in a timely manner.

New Brunswick is moving forward with the development of a New Brunswick Atlantic Gateway Strategy to strategically position the province to take full advantage of opportunities associated with the regional and national Atlantic Gateway Initiatives. This strategy will include the identification of needed infrastructure enhancements and policy and regulatory improvements required to advance the capacity and efficiency of the provincial transportation gateway network.

### The Atlantic Gateway Region and Trade Routes



# Transportation Infrastructure

## Highways and Related Services

Highways are the backbone of New Brunswick's transportation system. The highway system provides essential connections between local, regional, national and international destinations. New Brunswick highways serve as a vital gateway between the Atlantic Provinces and major markets in Central Canada and the New England states. A recent edition of *Progress* magazine contained a survey of the top 101 firms in Atlantic Canada identifying business priorities. Investments in transportation infrastructure, particularly highway quality, was one of the top three priorities. A safe and efficient highway network is integral to New Brunswick's economic and social prosperity with inherent benefits for all of Canada.

New Brunswick has three types of highways: arterials, collectors and locals. The arterial highway system totals over 2,000 km or approximately 12% of all provincial highways, but handles up to 70% of the total vehicle-kilometres driven on the system outside urban areas. Collectors feed traffic from the local highways into the arterial network. In addition, municipal streets within incorporated areas play a fundamental role in the movement of people and goods within municipal areas and interconnect with the overall highway system. The National Highway System (NHS) totals 1,819 km in New Brunswick and consists of arterial highways and intermodal connectors strategic to the movement of passengers and goods throughout Atlantic Canada and beyond to all of Canada and the United States.

Since 1987, significant new construction has been completed in partnership with the federal government to upgrade New Brunswick's highways to accommodate the increase in passenger and commercial traffic from both within New Brunswick and from other provinces and states travelling through the province to other destinations. These improvements include approximately 700 km of new four-lane highway, of which 516 km are the completed Trans Canada Highway project.

Over the timeframe of this strategy, in continued partnership with the federal government, construction initiatives will include the completion of the twinning of Route 1. Completion of the twinning of Route 1 as quickly as possible has been identified as a provincial priority in discussions with the federal government regarding the self-sufficiency agenda. The Welsford Bypass on Route 7 will also be completed. Route 8 will be upgraded with the Marysville / Nashwaak bypass. The Provincial Ring Road will be further developed, requiring upgrades to Route 11 and Route 17. Further improvements to Route 180 and Route 108, will also be implemented. *New Brunswick's Road Infrastructure Plan 2008 – 2011* identified a funding level of \$40 million / year for the three years to specifically address road infrastructure needs in rural New Brunswick. This funding level was identified using the new Asset Management System: a state-of-the-art decision-making tool designed to maximize investments in the province's transportation infrastructure.

In addition to new construction, the province spends over \$125 million annually to maintain over 18,000 km of various classes of roadways, as well as 2,900 bridges in New Brunswick. This includes both summer and winter maintenance. Timely maintenance maximizes the lifespan of highways and



Route 2

### Highways

**National Highway System in New Brunswick:**  
1783 km

Arterial Routes: 1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95

**National Intermodal linkages: 36 km**

From NHS to national airports (Fredericton, Moncton, Saint John), ports (Saint John, Belledune) and interprovincial ferry terminals (Saint John)

**Other Arterials: 321 km**

Routes 3, 4, 10

**Collector Highways: 3024 km**

Routes 100 – 199

Tracadie-Sheila Bypass, North, Route 11

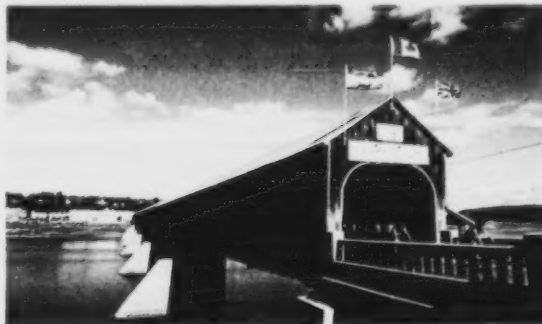




bridges, and is essential if the taxpayers' investment in this infrastructure is to be protected. The Province faces the challenge of maintaining both new and existing infrastructure while addressing the replacement and rehabilitation requirements of its aging infrastructure. Consider the two bridge examples below.

The first picture captures the longest covered bridge in the world at 390.75 meters long (1,282 feet) in Hartland. It was originally built in 1901, repaired and covered in 1921 and a pedestrian walkway was added in 1945.

The Gunningsville Bridge in Moncton, was completed in 2007.



**Hartland Bridge - Hartland , NB**



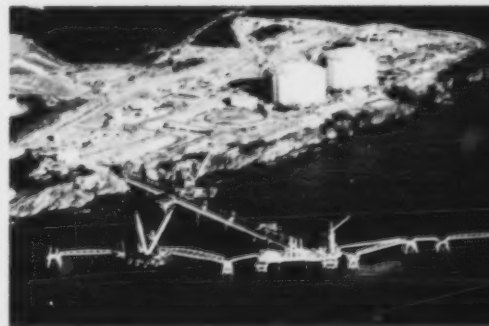
**Gunningsville Bridge – Moncton, NB**

## Pipelines

New Brunswick has become the energy hub of Atlantic Canada, accounting for 57% of all New Brunswick exports. Significant new developments in the energy sector include: the construction of Canada's first liquefied natural gas (LNG) terminal and regasification facility at Canaport in Saint John; the construction of a new 145 km pipeline that will deliver natural gas from the LNG facility to the United States via the existing Maritimes and Northeast pipeline; and the possibility of a second oil refinery in Saint John. There is also an indigenous natural gas supply being developed near Sussex.

The current natural gas pipeline is the Maritimes and Northeast; a 1,300 km transmission pipeline system built in 1999 to transport natural gas from developments offshore Nova Scotia to markets in Atlantic Canada and the north-eastern United States.

Construction has begun on the Brunswick Pipeline, a new 145 km pipeline that will deliver natural gas from the Canaport LNG terminal in Saint John to the American portion of the Maritimes and Northeast Pipeline at the New Brunswick/Maine border. With critical pipeline infrastructure currently being constructed to enable natural gas to move largely to US markets, there is no connecting pipeline to northern New Brunswick as well as Quebec to supply growing markets in Central Canada.



**Canaport LNG Terminal  
December 2007**



## Airports and Related Services

The 1994 federal government National Airports Policy included the long-term lease and transfer of federal airports to local authorities, with the federal government retaining the role of safety regulator. It defined a new hierarchy of airports, which includes: National Airport System (NAS), Regional/Local, Small, Remote, and Arctic airports.

New Brunswick has an extensive network of airports throughout the province. NAS airports, which are located in Fredericton, Moncton and Saint John, continue to be owned by the federal government and are leased to not-for-profit Canadian Airport Authorities (CAA) that are responsible for operational and managerial duties.

The three NAS airports in the province, along with the airport in Bathurst, are all currently receiving scheduled air service. Destinations served include Toronto, Montreal, Ottawa, Hamilton, Halifax, and Newark. Various countries served with seasonal charter from the three NAS airports include England, France, Mexico, Cuba, Dominican Republic and the United States. Since 2002, air passenger traffic has increased 19% to over one million passengers in 2006.

Unlike the NAS airports, the federal government has transferred both ownership and operation of most Regional/Local airports to local authorities. The Bathurst airport was not transferred as part of National Airport Policy as it was already municipally owned and operated.

The airports in Saint-Léonard (recently purchased by the City of Edmundston), Charlo and Miramichi are currently without regular scheduled passenger services. However, these Regional/Local airports serve other users including: courier operations, emergency services (Medivac, forest protection, policing), general/recreational aviation, corporations and government services.

New Brunswick has five small airports certified or registered for public use in Grand Manan, Edmundston, St. Stephen, Pokemouche and Woodstock. These small airports cater primarily to general aviation activity. There are also several private airports located throughout the province.

Air cargo accounts for 40% of the world's trade in terms of value. It is an important facilitator of trade for local industries. The Greater Moncton International Airport has emerged as a gateway for air cargo activity in Atlantic Canada. Moncton's central location as a distribution point within the Atlantic region has attracted integrated cargo clients such as Federal Express, Cargojet and Purolator to the airport. Typically, commodities associated with airfreight are time-sensitive and/or higher value goods.



**Saint John Airport**



**Fredericton Airport**



**Moncton Airport**

### Airports

#### National Airport System Airports

Fredericton, Moncton, Saint John

#### Regional/Local Airports

Bathurst, Charlo, Miramichi, Saint-Léonard

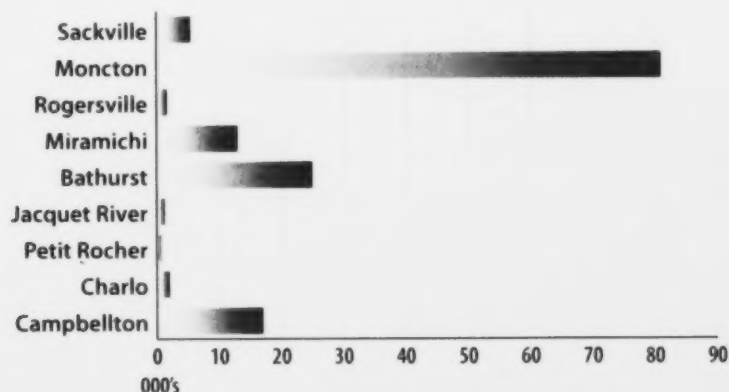
## Railways and Related Services

Freight and passenger railways are an important component of a multimodal system. The Canadian National Railway (CN) mainline corridor through New Brunswick forms a vital component of the national rail system. The federally regulated line provides a necessary link to and from the major markets in Canada and the United States and Atlantic marine ports. The mainline provides a key rail connection between the port of Halifax and central Canada/Midwest United States, and is dominated by container traffic to and from Halifax. A major intermodal terminal is located in Moncton, serving various users from New Brunswick, Prince Edward Island and parts of Nova Scotia. There is also a transload facility operating in Edmundston.

There are two provincially regulated shortline freight operations in New Brunswick. The New Brunswick East Coast Railway (NBEC) connects with the CN mainline at Moncton and provides rail service to Quebec with a connection at Campbellton. The New Brunswick Southern Railway (NBSR) operates rail service between Saint John and Maine with connections to central Canada and the New England states. It also interchanges with the CN branch line in Saint John. NBSR has recently signed a 20-year agreement with CN to operate the Saint John CN rail yard.

There are three major railway border crossings between Maine and New Brunswick: Milltown-Calais, McAdam-Vanceboro and Saint Léonard-Vanburen. As well, there are two numbered structures resulting in a total of five crossings. These lines connect into the Maine rail system and facilitate rail trade with the United States, as well as directly linking Montreal, Quebec and Saint John by rail through northern Maine.

Rail passenger service (VIA Rail) in Canada is federally regulated; however, a portion of the service in New Brunswick is provided on provincially regulated tracks by the New Brunswick East Coast Railway. VIA Rail provides passenger service with the "Ocean" six days per week from Halifax through Sackville, Moncton, Miramichi, Bathurst and Campbellton before going on to Quebec. Excluding commuter traffic, the Moncton VIA station ranks 6th in Canada by total revenue and New Brunswick ranks 4th in total rider-ship just behind Ontario, Quebec, and British Columbia.



**Figure 3:**  
2006 VIA Rail passenger volumes by  
station in New Brunswick



### Railways

Canadian National Railway

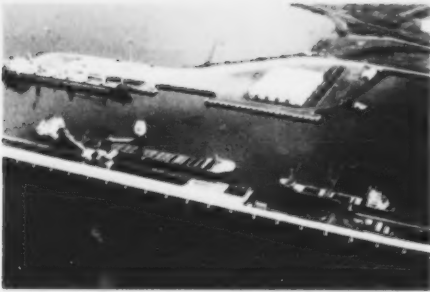
New Brunswick Southern Railway

Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe

New Brunswick East Coast Railway

Montreal, Maine and Atlantic Railway

## Ports & Ferries



**Belledune**



**Saint John**

The Canada Port Authorities (CPA) ports in New Brunswick, Saint John and Belledune, are owned by the federal government and operated by not-for-profit organizations composed of representatives nominated by local interest groups and various levels of government. Regional/Local ports include: Bayside, Dalhousie and Miramichi. These ports were previously owned by the federal government but are now owned, operated and maintained by private interests.

The Port of Saint John handles container and bulk cargos as well as cruise ships. Saint John was recently ranked third in annual tonnage among ports in Canada, handling approximately 25 million tonnes in 2006. Liquid bulk cargo (petroleum) is the most significant commodity, in terms of tonnage, handled at the port. The port also handles a variety of other commodities including potash, salt, forest products, containers and several liquid bulk, dry bulk and break bulk commodities (fish oil, molasses, recyclable metals, limestone, fish meal, sugar, bagged and project cargo). When the LNG terminal comes online in 2008, annual tonnage will increase significantly. This will increase dramatically again if the proposed second oil refinery goes ahead. Saint John has a year-round ice-free deepwater harbour and can accommodate container vessels of the 4,000 TEU size. The New Brunswick Southern Railway serves the port, as does CN Rail.

Another activity at the Port of Saint John involves passenger traffic associated with cruise ship calls. Saint John is the fourth busiest port of call for cruise ships in Canada, after Vancouver, Victoria and Halifax. This traffic reflects the growth of the worldwide cruise market and the demand for new stops that can offer friendly and interesting destinations. Over the past three years, 124 cruise ships and almost 312,000 passengers visited Saint John. The provincial government has provided funding to Project 200, a partnership of stakeholders with the goal of attracting 200,000 cruise ship passengers a year. As well, a new cruise ship terminal construction contract has just been awarded as part of the waterfront development project and is due to be completed in September 2008. The growth of this industry is resulting in significant economic benefits to the area.

The Port of Belledune specializes in bulk commodities. More than half of its annual tonnage is coal destined for the nearby NB Power generating station. Ore, handled for Noranda Mining and Exploration, is the next largest commodity. Total tonnage handled in 2006 was in excess of 1.8 million tonnes. The New Brunswick East Coast Railway serves the port.

The Port of Bayside was one of the first Regional/Local ports to be divested in New Brunswick in 1999. The port handles commodities such as aggregate, potatoes, fertilizer, fish, fish feed and machinery. Aggregate is quarried on site and nearby and represents the majority of the tonnage handled. The total tonnage handled by Bayside in 2006/2007 was approximately 1.2 million tonnes.

The Port of Dalhousie was divested in March 2006 by Transport Canada to Port of Dalhousie Inc., a locally owned not-for-profit corporation sponsored by area longshoremen. The port serves NB Power, which receives orimulsion fuel for its Dalhousie generating station at the West Wharf.

The Port of Miramichi is a former Transport Canada Regional/Local port. There are two marine facilities at the port: the Newcastle Marine Terminal; and a

### Ports

**Canada Port Authorities**  
Saint John, Belledune

**Regional / Local Ports**  
Bayside, Dalhousie, Miramichi

private terminal owned and operated by Ultramar. The Newcastle Marine Terminal was transferred to the Miramichi Port Committee on March 19, 2004. Ultramar operates a bulk petroleum terminal which is usually supplied by rail but occasionally receives petroleum by ship.

## Ferry Services

New Brunswick has three coastal ferry services (Grand Manan, White Head and Deer Islands) that play a key role in the overall provincial transportation network, as well as river ferry services along the lower St. John River valley. All of these services, with the exception of the Grand Manan service, are relatively short crossings with trip times ranging from five to 25 minutes. The Grand Manan crossing is approximately 1.5 hours. Many of these services are also offered year-round. The island services play a critical role in the social, economic and commercial life of island residents and businesses, including the aquaculture industry.

Ferry services to and from Grand Manan and White Head Islands are currently provided under contract by Coastal Transport Limited. Recent provincial investment in infrastructure for this service includes a new wharf facility at Wallace Cove.

The provincial government is currently calling a contract to supply three new vessels for the Fundy Islands ferry services (Grand Manan, White Head and Deer Islands). A contract for a new operating agreement will also be tendered. A new Grand Manan vessel (capacity-101 auto equivalent units) is to be delivered by the summer of 2010. A new Deer Island vessel (capacity-24 auto equivalent units) is to be delivered by the fall of 2010. A new White Head vessel (capacity - 12 auto equivalent units) is to be delivered by the summer of 2011.

The privately operated Saint John to Digby, Nova Scotia, service is the only inter-provincial ferry service operation from New Brunswick. Bay Ferries Ltd. owns and operates the service since acquiring the operation from Marine Atlantic Ltd. in 1997. The year round service attracts commercial traffic volumes exceeding 16,000 trucks per year as well as tourist traffic. As an inter-provincial service, it falls under the jurisdiction of the federal government. It was identified by the Council of the Federation in its 2005 strategy as a strategic ferry service nationally. Recent financial assistance has been provided by the Government of Canada and the Provinces of New Brunswick and Nova Scotia to support the service until January 2011.



# Challenges Facing Transportation in New Brunswick

There are significant funding, policy/regulatory and service challenges that affect all transportation modes in New Brunswick. Many of these challenges are similar to those identified at the national and regional levels. Solutions to these challenges rest with the three levels of government and the private sector.

## Funding Challenges

At the national level, the major challenge for public and private sector providers of transportation infrastructure is the need for long-term, sustainable and sufficient funding to meet development, rehabilitation and maintenance requirements. The need to focus on maintenance and rehabilitation in addition to development is becoming increasingly apparent as jurisdictions struggle with the issue of aging infrastructure. Attaining self-sufficiency by 2026 depends, in part, on sustaining the infrastructure that supports the current level of economic and social development in the province as well as expanding to meet new development needs.

Using preliminary estimates, the Council of the Federation strategy paper identified that \$97 billion is required for capital investment in transportation priorities for all modes by the provinces and territories from 2006 – 2016. It is estimated that development requirements on the National Highway System (NHS) in New Brunswick alone would require a total expenditure of \$2.2 billion (2006 dollars).

This amount does not include the investment requirements for 90% of the region's highway network that is not part of the NHS and for which the financial burden of building and maintaining rests primarily with the province. As well, there are a number of replacement and rehabilitation cycles that are well beyond their optimum levels that need to be addressed. For all New Brunswick highways, rehabilitation costs are estimated at over \$2 billion (2006 dollars).

With respect to the non-highway modes, funding to replace aging infrastructure is a particular problem for the province's shortline operators who acquired depreciated infrastructure from CN and CP as a result of rail line abandonments in the 1980's and 1990's. Increasing the load bearing capacity of New Brunswick's railway infrastructure to meet the North American Railway loading standard of 286,000 lbs railcars is a priority for rail operators and rail shippers. The total outstanding infrastructure investment requirement is estimated at \$50 million. This would make rail more competitive and enhance its role in intermodal transportation movements while providing environmental benefits in certain cases.

Concerns have been raised respecting the sustainability of New Brunswick's small airports and the impact of this on the province's economy. Airlines have stopped serving many of the smaller Canadian markets over the past decade and it is difficult for the province's Regional/Local airports to attract and retain



scheduled air service. It is difficult for these airports to generate adequate revenues from other users.

The federally funded Airport Capital Assistance Program (ACAP) has not met the capital needs of many smaller airports in the country. Only one of the four Regional/Local airports in New Brunswick, Bathurst, has scheduled service and remains eligible for funding under current federal ACAP rules. As a result of a recent federal/provincial/territorial Task Force Study, small airports are now eligible for funding under the federal government's "Building Canada Fund".

The Government of New Brunswick has provided financial support to airports including marketing assistance, travel banks, loan guarantees and a provincial fuel tax rebate for international air service. In addition, airports are exempted from provincial property taxes.

According to the local authorities for the two Canada Port Authority (CPA) ports, Saint John and Belledune require significant infrastructure funding in the near future, including buildings and wharf upgrades. Belledune recently received \$2.44 million from the Province to construct two new storage buildings. Presently, limited security related federal funding is available to the CPA ports for perimeter fencing, access control measures and communication equipment but nothing to replace the depreciated assets.

### Federal government's role

All provinces and the territories were unanimous in the Council of the Federation Paper in calling for the unallocated federal fuel tax revenues of \$32.87 billion estimated to be available over the 10-year term of the strategy to be "committed to a Strategic Transportation Infrastructure Fund and distributed on an equal basis". It was recognized that this would not meet all of the capital investment requirements of the national transportation system, estimated at \$97 billion over the 2006 – 2016 period. Renewal and expansion of existing federal infrastructure programs is also required in partnership with provincial, territorial, municipal and private sector funds. In an effort to address the call for long term infrastructure funding, the federal budget of 2007 provides \$33 billion in funding over a seven-year period (2007/08 – 2013/14). This funding includes more than transportation infrastructure. It is also available for other infrastructure such as sewer and water systems, and green energy.

For New Brunswick, a total of \$542 million in federal funds is earmarked for infrastructure projects within the province over the seven-year period. To date, projects include water, community energy systems and transportation (roads, public transit, trail development).

The funding is welcomed. However, limited funds are left for strategic transportation investments that, on the highway side alone, are estimated at a total of \$4.4 billion (2006 dollars). Further federal funding partnerships are needed, through mechanisms such as the Atlantic Gateway, to further narrow the transportation infrastructure deficit.

The Atlantic Gateway is one of the three gateways identified in the federal Gateways and Border Crossing Fund and, as such, is eligible for federal funding support under the federal \$2.1 billion Gateways and Border Crossings Fund.

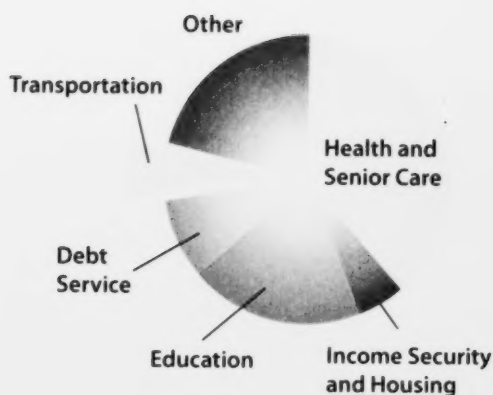
Recently, the federal government has committed a total of \$41.4 million toward transit services in the province. The majority of this funding is being allocated to the three established transit services in Fredericton, Saint John and Greater Moncton to assist in renewing or expanding their capital assets. Funding is also being made available to other cities within the province that have an interest in establishing transit service. The Province recently announced an investment of \$650,000 to establish a public transit system in Miramichi City. One other city has been considering the feasibility of public transit.

In an effort to link rural to urban communities, funding is also being made available to smaller municipalities for the establishment of new commuter services throughout the province. This supports the Government's climate change objectives as well as the self-sufficiency agenda.

As stated earlier, New Brunswick welcomes the new federal infrastructure funding and is pleased that it addresses several funding principals put forward by the province, including the need for longer term funding and increased flexibility. However, significantly more federal funding needs to be identified to assist the province in meeting its strategic transportation requirements over the next 10 years and the goal to be self-sufficient by 2026.

### Provincial government's role

Currently, the provincial governments in Atlantic Canada collectively spend over \$1 billion annually on transportation, principally highways. These expenditures exceed what they collect in provincial fuel taxes and licensing fees and are not sufficient on their own to sustain and develop the system in the long-term. New Brunswick's total ordinary and capital budget for transportation for the fiscal year 2007-2008 was \$345 million, including a federal commitment of \$21 million. In addition, there was a payment of \$542 million for the completion of the Trans Canada Highway project, payable to the Brun-Way group, of which there was a \$135 million recovery from the Government of Canada under a cost sharing agreement. The Province's recently announced *New Brunswick's Road Infrastructure Plan 2008 - 2011* identified a funding level of \$180 million / year for three years as being optimal for the rehabilitation of the province's highways and bridges.



**Figure 4:**  
New Brunswick program expenditures

Transportation competes with other high demand, government funded areas such as health, education and senior care. For New Brunswick, transportation expenditures currently account for 6.3% of the provincial budget compared to close to 60% for health, education and senior care.

New Brunswick's transportation infrastructure is aging and, as a result, the maintenance costs are increasing. To help address this issue, investment in infrastructure and maintenance activities must become more efficient and strategic. Expenditures must be based on "real-time" information to stay ahead of infrastructure demands. The development of tracking systems to measure and manage operations and assets is a key initiative currently to achieve efficiency and sustainability.

The implementation of state-of-the-art decision-making, network management and Intelligent Transportation Systems (ITS) tools will greatly assist in optimizing investment decisions. The recent implementation of the Asset Management System (AMS) provides a technology driven framework to optimize highway investments. The

province is also working on an Operations Management System (OMS) and a Geographic Information System for transportation (GIS-T) to provide a visual tool and database to support AMS and OMS.

The Asset Management System (AMS) identifies how assets deteriorate over time and the appropriate time to rehabilitate in order to avoid costly reconstruction. Asset management provides a way to manage the province's highway network at an overall least cost and, at the same time, enhance performance and safety for all users.

The implementation of the Operations Management System (OMS) that began in July 2008 will optimize the management of human resources, equipment and materials used in maintenance activities (summer, winter, bridge, building and ferry maintenance and capital projects). OMS will also provide historical and trend information required for the Asset Management System.

### Municipal and private sector roles

Municipal governments must maintain the lead role within their jurisdictions in the local movement of passengers and freight. In 2005, the federal government and the province signed an agreement for \$116 million in federal gas tax revenues over five years for environmentally sustainable municipal infrastructure. An additional \$30 million from the province was also committed for investment. To date a number of projects have been announced as a result of this funding including water, wastewater and municipal roads. The federal budget of 2007 identified an additional \$8 billion nationally to extend the Gas Tax Fund from 2010-2014. For New Brunswick, this results in \$178.5 million for municipal infrastructure investment.

As well, the private sector must continue to be innovative in the provision of transportation services as well provide input on policy and regulatory matters to the appropriate levels of government. Public/private partnerships will continue to be considered as a delivery model for large transportation infrastructure projects.



---

Fredericton

---



## Policy and Regulatory Challenges

Appropriate policies and legislation support the efficient, effective, safe and secure use of the transportation infrastructure while facilitating trade and development. The sustainability of each transportation mode will be further enhanced by ensuring policies and legislation promote intermodal connections for all modes, including highway, air, rail and marine. The broad policy and legislation framework must give consideration to all modes so that New Brunswick's multimodal passenger and freight transportation system will support achieving self-sufficiency by 2026.

### Highway

#### Road-related fatalities, injuries, and collisions

Reducing road-related fatalities, injuries, and collisions is a challenge for infrastructure providers as well as for all users. In addition to designing, constructing and maintaining the highway infrastructure to acceptable safety standards, the government provides a number of safety related services such as policing, licensing of vehicles and drivers, vehicle inspections and commercial vehicle enforcement. It also promotes safety through advertising, safety campaigns, school visits as well as the preparation and distribution of other educational material.

Currently, the installation of wildlife fencing is a priority in areas where there is a high incidence of collisions between vehicles and large animals. As a current focused initiative, 300 km of wildlife fencing will be erected at hotspots throughout the province.

The province is also participating in Transport Canada's Road Safety Vision 2010, an initiative to reduce the average number of road users fatality or seriously injured by 30% between 2008 and 2010. Activities are directed at: raising public awareness of road safety issues; improving communication, cooperation and collaboration among road safety agencies; enhancing enforcement measures; and improving national road safety data quality and collection.

The safety of highway construction workers has also become an area of focus. To date, efforts have been directed towards educating the public and, most recently, legislation to double the fines for speeding in school and construction zones has been enacted.

#### Harmonization

The harmonization of various regulatory requirements, including uniform trucking weights and dimensions, use of pilot vehicles, and common enforcement practices, continues to be actively pursued by New Brunswick and the other Atlantic Provinces. These discussions are branching out to include Quebec, Ontario and the New England states. Work is also ongoing at the national level through the national Committee on Vehicle Weights and Dimensions for further harmonization. Work also continues at the Canadian Council of Motor Transport Administrators on harmonization matters. Such harmonization initiatives will support the vision of a transportation system that allows people and goods to move seamlessly both within the province and to and from key trading networks.

## External Issues

There are other important policy issues outside of Atlantic Canada. As an example, the twinning of Route 185 in Quebec, the external Trans-Canada Highway connection for the entire Atlantic region, must be completed in a timely manner to maintain and support developing trade patterns. As well, the weight restrictions placed on the Trans-Canada Highway in Quebec during the spring has a direct negative impact on the economy of Atlantic Canada. Quebec is the only province that applies a spring weight restriction to the Trans-Canada Highway.

Increased allowable vehicle weights on the full length of the Interstate 95 (I-95) in Maine is essential for economic development in Maine and Atlantic Canada. Certain Interstate highways allow 100,000 lbs (45,360 kg), while the only Interstate highway connecting to New Brunswick has a weight limit of 80,000 lbs (36,290 kg) until the Maine Turnpike portion is reached. These weight limits place considerable restrictions on the Atlantic Region's primary freight connection to its major trading partner, the United States. This has direct negative impacts on the economy of Atlantic Canada and Maine and does not support the developing NAFTA trade corridor. As an additional benefit, if the weight limits were 100,000 lbs on I-95, there would be a reduction in greenhouse gas emissions; instead of five trucks, four trucks could haul the same amount of cargo.

The recent designation of the I-95 by the United States as 1 of 6 "Corridors of the Future" is positive and should lead to further improvements. As well, Route 9 from Calais to Bangor is increasing in its importance to United States trade. Ideally, the route should be twinned and considered for "interstate" status.

## Intelligent Transportation Systems (ITS)

Use of technology in the transportation system can provide effective solutions to transportation issues that may otherwise have been addressed with significant capital outlay for new infrastructure projects. The coordinated development and deployment of Intelligent Transportation Systems (ITS) technology helps to advance the efficiency, safety and mobility of transportation systems, provide increased access to services and reduce environmental impacts.

The recommendations of the November 2002 Atlantic Province's *Intelligent Transportation Systems (ITS) Strategic Planning Study* provided a starting point to consider widespread utilization of ITS technologies in planning and building of transportation infrastructure. For example, the province has installed three high-speed Weigh In Motion (WIM) systems on the Trans-Canada Highway to allow weight and dimensionally compliant carriers to bypass the commercial vehicle scales. At one site alone, the estimated savings to the trucking industry are over \$600,000 per year.

Road Weather Information Stations (RWIS) have been installed along the entire National Highway System in New Brunswick to provide valuable data to assist winter maintenance activities.

The province participated in a national effort to secure the 511-telephone number for weather and traveller information in Canada. Traveller information systems, both web-based and telephone based information, can assist people in making informed travel decisions by providing real time information such as winter road conditions, construction zones and delays, ferry schedules as well as other transportation and tourism information.

The establishment in 2004 of the National Rural ITS Research Center at the University of New Brunswick supports both Transport Canada's and the New Brunswick Department of Transportation's goals to enhance research and development of ITS through specific research projects and graduate student development. To date, eight projects have been completed, and a ninth is underway.

The province will continue its ITS work to foster innovation in transportation provincially, regionally and nationally, with a focus on becoming a leader in, and champion of, ITS. The deployment of ITS throughout New Brunswick will also provide a market opportunity for the province's firms engaged in the production of ITS-related products and services. A 10-year provincial ITS Strategy is currently being developed based on these objectives.

### **Sustainable Transportation Networks**

The transportation sector contributes about 25% of Greenhouse Gas (GHG) emissions in Canada and in New Brunswick. Of this amount, over 70% arises from road transportation, with automobiles, SUVs and heavy-duty diesel trucks being the top emitters. While rail has usually been found to be the most energy efficient or lowest emitter on long-distance links, it represents only a small portion of the total transportation flow.

The focus to reduce GHG emissions has been centred on network innovation using Intelligent Transportation Systems (ITS) such as: Weigh In Motion and automated road weather information systems; enhanced system efficiency through network and border crossing improvements; and improved carrier performance through technology evaluation and implementation. The recent introduction of green purchase requirements for government vehicles is a starting point for the government fleet to become a model user of alternative fuel vehicles.

A number of GHG emission technologies are currently being evaluated by the trucking industry including hydrogen fuel injection systems, anti-idling devices and aerodynamic features. Advances in these initiatives, in addition to the expansion of public transit services, and multimodal transportation alternatives such as improved rail services through capital investment in short-line track upgrading, will provide a solid base for a sustainable transportation network.

## **Air**

### **Federal Charges**

Airports can be financially sustainable with the proper operating environment. Since the airport divestiture process has taken place, the federal government has continued to impose costs on the air transportation system. For example, airport rent (until the May 2005 formula takes effect), air travellers' security charge and the fuel excise tax, costs the industry hundreds of millions of dollars annually. The federal government's investment in air transportation is disproportionate to the amount of the money it collects from the system.

### **Air Policy Liberalization**

The conditions are favourable for further liberalizing Canada's air service policies. Airport passenger traffic in New Brunswick has grown nearly 20% in the past three years, and for 2006, the one million-passenger mark was surpassed for the first time in the province's history.

Many Canadian communities currently have limited options for obtaining air services to key transborder and international markets. A community's economic and social well being are affected by an airline's decision whether or not to offer a service. A more liberalized air regime will allow these communities to become larger players in the global economy.

As mentioned earlier, the province has seen tremendous growth in recent years in transborder and international regular scheduled passenger and charter air services. The federal government's international air policy *Blue Sky* will be a key factor in future growth.

### **CBSA Service Equity**

The Canada Border Services Agency (CBSA) is responsible for customs services at points of entry across the country, including airports. The CBSA provides many airports with extended hours of customs services free of charge while other airports are provided the service on a cost recovery basis, making it difficult to attract and retain international air services. A second issue relates to the availability of CBSA staff for new services at airports.

A recent welcomed announcement by the Government of Canada extended the hours for CBSA services at no charge to midnight at the airports in Fredericton and Moncton. This is a significant improvement for these airports. Further improvements may be needed if new services can be introduced outside these new hours to ensure the maximum economic benefit is realized.

### **A Safe and Secure Air Industry**

Safety and security have always been held paramount in the air industry. Global threats and security violations have required increased diligence by all parties. The challenge has been, and will continue to be, to properly allocate security investment where the risk is the greatest.

### **Rail**

New Brunswick continues to be involved with rail safety initiatives and oversees safety regulation of shortline railways. As infrastructure on shortline railways continues to age, adequate safety oversight must remain a key priority.

Many shippers across Canada are heavily dependent upon the rail mode to move their products to market. In many instances the long distance to market, high volume of products shipped and low value of these products makes shippers of these products essentially "captive" to the rail mode. Such products cannot be moved economically by any other mode of transport.

As shortline railways are often captive to Class I railways to transport freight to and from their lines, these shortline rail carriers require effective regulatory recourse if faced with rate and service issues that unfairly restrict freight movement. Governments must be prepared to support all railways in their efforts to seek improved freight movement. CN and the province's shortlines should consider co-production agreements to improve access to Halifax and Saint John.

## Marine

### Borrowing Limits

Given the infrastructure needs for Canada Port Authority (CPA) ports, access to funding for rehabilitation is critical. Currently CPA ports are restricted in their borrowing limits by their terms of Letters Patent. Although CPA ports (Saint John and Belledune) can access federal funding, the process is time consuming and cumbersome. These borrowing limits should be replaced with market determined limits. Pending amendments to the *Canada Marine Act* that would allow these ports to apply for contribution funding related to infrastructure, environmental sustainability and the implementation of security measures are important first steps.

### New Brunswick/Maine Border

The need to balance security with the efficient and safe movement of passengers and goods at New Brunswick border crossings continues to be a major area of focus.

New legislation in the United States, including advance notice requirements for shippers, the Western Hemisphere Travel Initiative and new proposed border inspection fees for commercial carriers entering the United States will adversely impact cross border trade and travel. As such New Brunswick will continue to work with the Canadian and United States governments as well as other state and provincial authorities to address border issues in support of increased economic and social development.

### International Bridges

There are 16 international border crossings between New Brunswick and Maine and nine of these are international bridges. Construction of a tenth international bridge is underway over the St. Croix River in St. Stephen and is due for completion in late 2008. While the roadwork, the bridge and the new Canadian Border Services Agency facility will be completed by the end of 2008, the United States authorities have recently advised that their new facility in Calais will not be operational until the end of 2009, delaying the opening of this new crossing for one year.

The federal government transferred ownership of international bridges to the provinces in the early 1990s, but retains its jurisdiction over these structures. New Brunswick and Maine share maintenance costs with each party responsible for half the bridge. The two entities alternate as project managers for new bridge construction. Maine is building the international bridge in St. Stephen / Calais while New Brunswick will manage construction at Claire / Fort Kent, which is currently in the planning stage.



St. Stephen

## Service Challenges

### Passenger Air Services

Air service in New Brunswick is fundamental to the economic and social prosperity of the province as it connects New Brunswick to national and international destinations. Air Canada has historically been the dominant carrier at New Brunswick's airports, and it currently offers over 75% of the regularly scheduled passenger services in the province. WestJet's presence in the province has been increasing recently. They now provide year-round regularly scheduled passenger services between New Brunswick and Toronto and New Brunswick and Hamilton, accounting for 18% of the total; Continental Airlines accounts for the balance.

Financial pressures within a turbulent industry have resulted in several routes in New Brunswick being cut in recent years, with the greatest service reductions taking place at northern New Brunswick airports. In 1999, all four northern New Brunswick airports were receiving scheduled passenger service. The Bathurst airport remains the only northern New Brunswick airport with scheduled passenger service today. More air service is needed in New Brunswick, both in the north and the south. There is a need for more direct flights between New Brunswick and destinations in the United States and particularly, New England.

### Air Cargo Services

As part of the Atlantic Gateway, the feasibility of the Greater Moncton International Airport accessing available cargo capacity on international flights flying over Moncton is being investigated. The focus is growing for Atlantic Canada with respect to air cargo import and export services through the Greater Moncton International Airport. The airport has been recently designated under the federal government's International Air Cargo Transshipment Program. This program will assist in marketing the airport to further develop its air cargo activities.

### Via Rail

Passenger rail in New Brunswick faces a key challenge: federal direction has sought greater cost recovery for VIA Rail. While the trains are full, there is only service on New Brunswick's east coast, and only six days per week. Daily service by the "Ocean" is required. Two of the three largest cities in New Brunswick have no direct access to passenger rail service.

### Shortsea Shipping

Shortsea shipping is defined in a number of ways. A common definition is coastal shipping, usually as an alternative to highway or railway transportation. It can also be defined as moving cargo or people by ship to and from destinations that are not across an ocean.

Land transportation is currently the most popular means for transporting goods as the majority of goods within North America are currently moved by truck; however, coastal transport remains an untapped transportation resource. Shortsea shipping may prove to be more efficient and cost effective than current land-based methods when examining the full cost of each mode including long-term infrastructure development and maintenance. In addition, shortsea shipping could extend the life of our existing land infrastructure by diverting traffic towards this untapped mode. If done in an environmentally sensitive manner, it could also contribute to the reduction of greenhouse gas emissions. Current opportunities include enhanced sea service from Saint John to Mexico for container movements as well as other United States, Caribbean and South American destinations.



Bathurst Airport



### Cruise Ship Industry

The cruise ship industry has seen tremendous growth in New Brunswick over the past several years. Efforts made by local port authorities and tourism officials have resulted in New Brunswick hosting dozens of cruise ships annually, primarily at the Port of Saint John. The provincial government will continue to support projects like Project 200 to attract cruise ships. Cruise ship passenger numbers have been strong and encouraging, averaging close to 104,000 passengers/year for the last three years. Strategic investments such as a new cruise ship terminal, fully electronic de-boarding/boarding systems and downtown infrastructure improvements geared towards the tourism and cruise ship industry will promote this service and encourage growth.

### Ferry Services – River Ferries

The implementation of a *Long-term Cable Ferry Upgrade Plan* is underway in order to maintain the fleet in good condition and to comply with the *Canada Shipping Act*. Four ferries have received extensive upgrades; a new 24-car cable ferry went into service at Gondola Point in September of 2004 and a second 24-car cable ferry went into service at this location in the fall of 2007.

### Intercity Bus / Urban Transit

Both intercity bus and urban transit services are experiencing a renewal of interest due in part to growing environmental issues as well as innovation in bus design that provides the public a transportation alternative that is both comfortable and affordable with several modern conveniences.

Urban transit services are available in the three largest urban centres: Moncton, Saint John, and Fredericton and serve about 30% of the population in these areas. Currently, over 90% of New Brunswick commuters use automobiles, 7% walk and 2% use public transit.

The three urban transit services have developed capital investment plans with federal assistance to increase ridership. The objectives are to reduce the average fleet age, expand service and improve maintenance facilities.

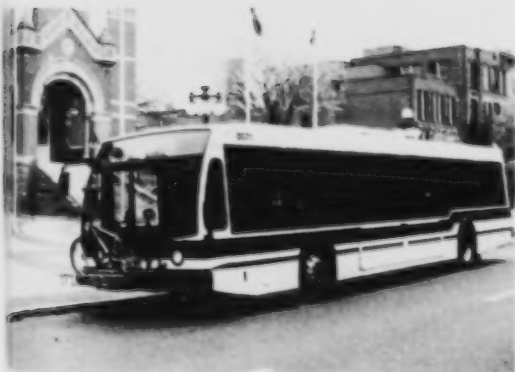
In June 2007, the federal government announced that it would be developing a *National Transit Strategy* for Canada. This announcement follows a call by several national groups, including the Federation of Canadian Municipalities and the Canadian Urban Transit Association, for the development of such a strategy.

The *National Transit Strategy* is intended to optimize the unique responsibilities, perspectives and capabilities of each level of government and key stakeholders. It is intended to establish a framework for the federal government's involvement in transit, as well as key areas for ongoing collaboration. The province is working with the cities of Fredericton, Miramichi, Moncton, Saint John and one other city regarding urban transit services. The province is also encouraging rural to urban commuter services where municipalities support the operator as needed.

### Special Needs Transportation

Persons with disabilities or mobility impairments need personal transportation that is accessible and enables them to maintain personal independence. This is increasingly important as New Brunswick's population ages. Accessibility should be provided across all modes, so that people will not be limited in their travel.

The province continues to assist persons with disabilities through the Vehicle Retrofit Program. This program allows vehicles to be modified to individual needs to provide personal mobility.



# Action Plan

The following actions need to be taken over the next 10 years to address the funding, policy/regulatory and service challenges that must be met in support of New Brunswick's continued economic and social prosperity and the 2026 self-sufficiency goal. These actions recognize that, to be self-sufficient, it is just as important to maintain existing infrastructure to support current levels of economic and social activity as it is to pursue new development opportunities.

The Action Plan will be updated on a regular basis to reflect any key changes in policy directions and stakeholder input.

## Address the funding challenges

- A need for \$2.2 billion over 10 years from the federal and provincial governments for the following highway development projects:
  1. Complete the twinning of Route 1 as quickly as possible as part of the Atlantic Gateway initiative;
  2. Continue the development of the Provincial Ring Road (Routes 11, 17, 2, 7 and 1);
  3. Complete the Welsford Bypass on Route 7;
  4. Complete the Marysville/Nashwaak bypass on Route 8.
- A need for \$2.2 billion over 10 years from the federal and provincial governments for highway infrastructure rehabilitation including Routes 180 & 108.
- Continue to analyse the use of public/private partnerships as a delivery model for large transportation infrastructure projects in situations where there are clear benefits for the New Brunswick population and taxpayers.
- A need for up to \$50 million over 10 years from the federal and provincial governments and the private sector for shortline rail infrastructure development and rehabilitation.
- Timely investments are required for other projects under the Atlantic Gateway initiative involving the Moncton Airport, the Port of Saint John and the Port of Belledune.
- Optimize investments in the highway network within budget allotments with enhanced decision-making tools including the Asset Management System, Operations Management System and Geographic Information System for Transportation.
- Continue to participate with federal government, local municipalities and stakeholders on federal cost-shared infrastructure programs for the various modes of transportation, as appropriate.



## Address the policy & regulatory challenges

### Highway

- Install 300 km of wildlife fencing at hotspots throughout the province.
- Enhance current highway safety initiatives using additional tools.
- Continue to harmonize legislation respecting vehicle weights and dimensions to reduce regulatory burden across Canada, Atlantic Canada and the New England states.
- Work on harmonizing the requirements for the use of Long Combination Vehicles on multilane divided highways in eastern Canada.
- Implement enhancements to the special permit system for oversize/overweight loads.

### Air

- Intervene to achieve a better balance between the money taken out of the air system by the federal government and the amount it reinvests in the system.
- Encourage further liberalization of transborder and international air service by promoting multi-lateral negotiations involving representation from the airports.
- Intervene to achieve required CBSA services at no charge to the province's airports beyond midnight for new transborder and/or international air passenger or air cargo services.
- Promote a safe and secure air industry in a manner that does not reduce the competitiveness of the Canadian air industry.
- Continue to promote air cargo opportunities at the Moncton airport through partnered investments as part of the Atlantic Gateway initiative.

### Railway

- Continue to promote rail safety by participating in national programs involving key stakeholders and encourage increased funding support for such programs.
- Intervene for a legislative and/or policy framework that balances the interests of all rail users that addresses increased use of rail capacity through various mechanisms. Encourage recourse for rail operators to the Canadian Transportation Agency in situations where competition is weak or absent.
- Intervene to achieve increased federal government funding for railway crossing safety, make available funding for grade separations and expand the eligibility to include all rail operators.
- Work with the federal government and the New Brunswick short-line railways as part of the Atlantic Gateway initiative to provide funding for upweighting their track to 286,000 lbs carrying capacity.

## Marine

- Identify critical infrastructure required to support ports.
- Work to increase the borrowing limits for Canada Port Authority (CPA) ports.
- Enhance opportunities to use shortsea shipping for transportation.
- As part of the Atlantic Gateway initiative, seek partnered investments needed in Saint John and Belledune.
- Continue to promote the development of the cruise ship industry in New Brunswick. Investigate potential for enhancing cruise ship service.

## Multimodal

- Complete the Intelligent Transportation Systems (ITS) study to identify research and development, deployment and marketing opportunities for technology applications to maximize the efficiency, effectiveness and safety of transportation systems and to reduce environmental impacts.
- Develop and implement a 10-year ITS Strategy for New Brunswick.
- Enhance current initiatives directed at an environmentally sustainable transportation network by focusing on multimodal transportation opportunities for both freight and passenger transportation as well as opportunities to enhance the use of intercity bussing and city transit systems, shuttle services and car-pooling.
- Support initiatives to improve border efficiency in all modes while not compromising security.

## Address the service challenges

- Promote the provision of additional passenger air services in the province as well as the on-going provision of regularly scheduled air service to northern New Brunswick.
- Continue to work with the various stakeholders in expanding air cargo services at the Moncton Airport. Also consider cargo opportunities for other New Brunswick airports.
- Work with Via Rail towards the enhancement of services in the province.
- Continue to implement upgrading plans for river ferry service.
- Continue to provide grants for individuals with special transportation needs.
- Continue to promote the use of intercity bus and urban transit services.
- Continue to participate in the development of the Atlantic Gateway through the federal / provincial forum. Pursue early investment action.

## Conclusion

*New Brunswick at the Centre* presents a vision for a multimodal transportation system that will meet the future needs of users and supports the Province's self-sufficiency objective. The paper describes the existing system, challenges faced across all modes related to funding issues, policy / regulatory issues and service issues. Key partnerships are required with investments from the federal government and the private sector if this strategy is to be successful. Regulatory and policy change will also be necessary by not only the Province but also the federal government to make this strategy a reality. The Action Plan identifies initiatives foreseen at this time that the Province will be undertaking to address the challenges identified to be successful now and in the long-term. It is recognized that the Action Plan must remain dynamic and be updated on a regular basis to reflect any key changes in policy directions as well as ongoing input from stakeholders.

Comments on the document are welcome at the following email address: **[multimodal@gnb.ca](mailto:multimodal@gnb.ca)** or can be sent to the following postal address:  
Transportation Policy Branch, New Brunswick Department of Transportation,  
P.O. Box 6000, Fredericton, NB. E3B 5H1

# Appendix A:

## Infrastructure layer and maps

(Identifies the national, regional and provincial layers of transportation infrastructure.

### New Brunswick

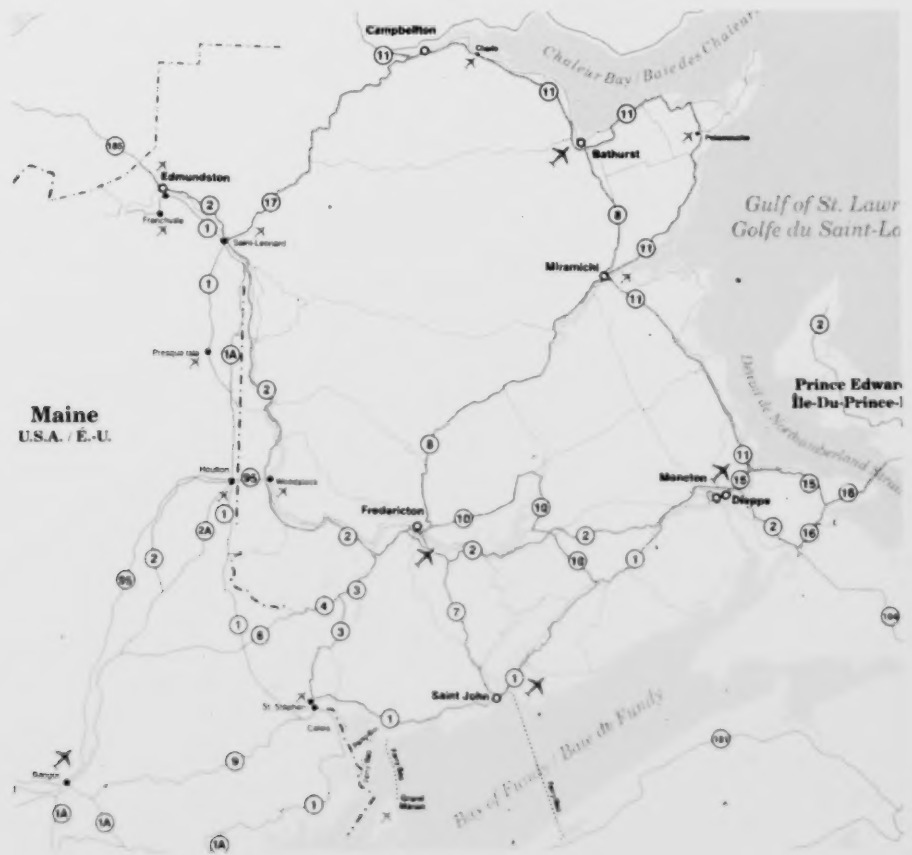
#### Highways

Layer	Criteria (abridged)	Result
National	The National Highway System and Intermodal Linkages	Routes 1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95, plus intermodal linkages
Atlantic Region	The National Highway System and Intermodal Linkages	Routes 1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95, plus intermodal linkages
Provincial	The National Highway System and Intermodal Linkages, plus the provincially maintained arterial, collector and local highway network	Routes 1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95, plus intermodal linkages Arterial routes 3, 4, 10 and highway interchange ramps Collector routes 100 – 199 Local routes 200 – 999, plus named routes



## New Brunswick Airports

Layer	Criteria (abridged)	Result
National	The National Airport System and other major regional hubs	Fredericton, Moncton, Saint John (major regional hubs not identified by name in this document).
Atlantic Region	The National Airport System and other major regional hubs	Fredericton, Moncton, Saint John, Bathurst, Charlo, Saint-Léonard.
Provincial	The National Airport System, major regional hubs, regional/local airports, certified airports in NB	Fredericton, Moncton, Saint John, Bathurst, Charlo, Saint-Léonard, Miramichi, Grand Manan, Pokemouche, Woodstock, St. Stephen, Edmundston.



## New Brunswick

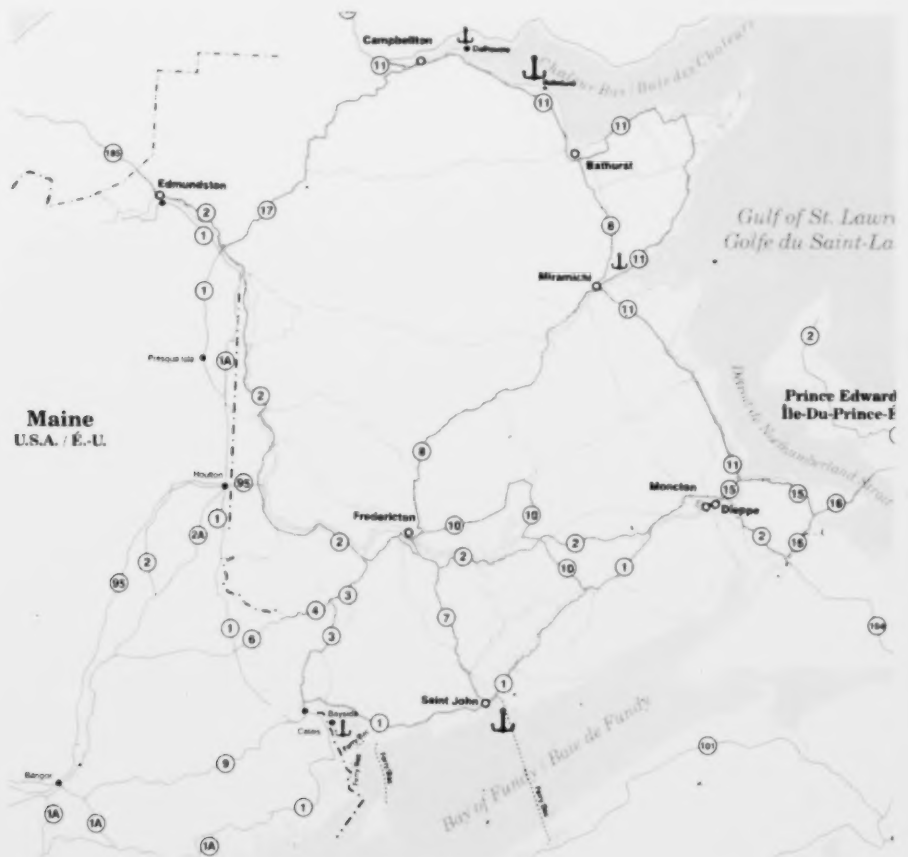
## Railways

Layer	Criteria (abridged)	Result
National	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Class 1</li> <li>• Shortline railways connecting to Class 1 and carry a minimum of 25,000 car loads per year or its equivalent weight</li> <li>• Intercity passenger rail lines and terminals that serve a minimum of 50,000 people per year</li> </ul>	CN; New Brunswick Southern Railway; Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe; New Brunswick East Coast Railway; Montreal, Maine and Atlantic Railway, VIA Rail
Atlantic Region	Same	Same
Provincial	Same	Same



### New Brunswick Marine ports

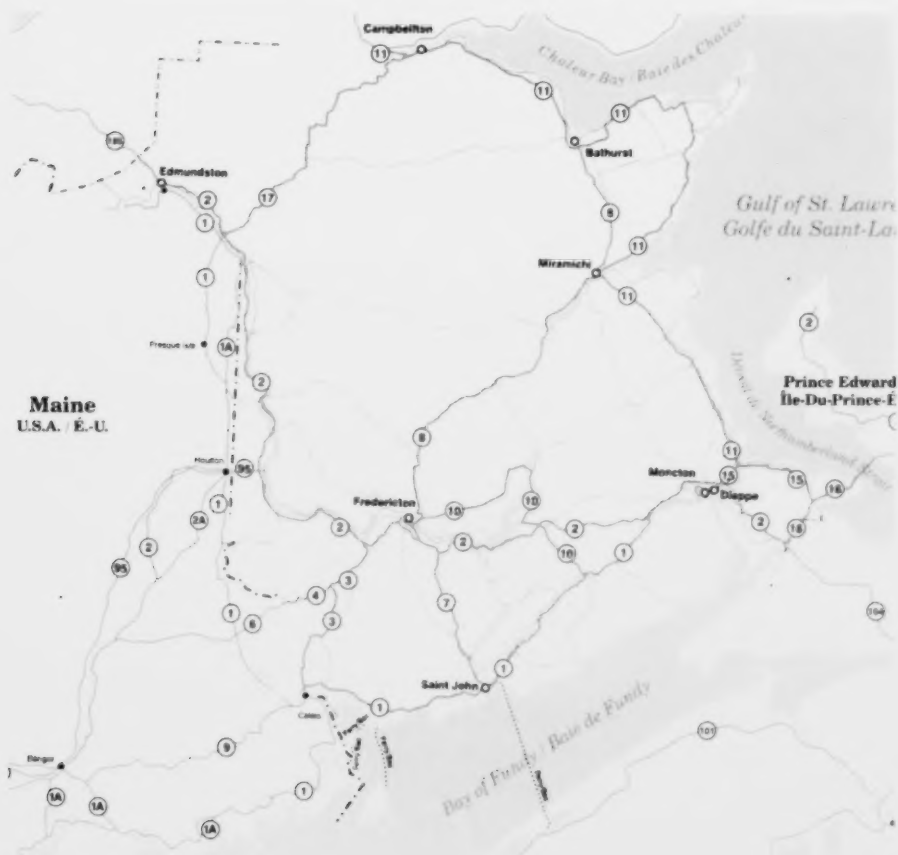
Layer	Criteria (abridged)	Result
National	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existing CPA ports, or</li> <li>Non-CPA ports with a minimum of 100 trucks per day (in each direction), or</li> <li>Non-CPA ports with a minimum of 50,000 twenty-foot equivalent units (TEU's) of freight per year or equivalent in weight</li> </ul>	Saint John (CPA), Belledune (CPA), Bayside, Dalhousie
Atlantic Region	Same	Same
Provincial	Same	Same



## New Brunswick

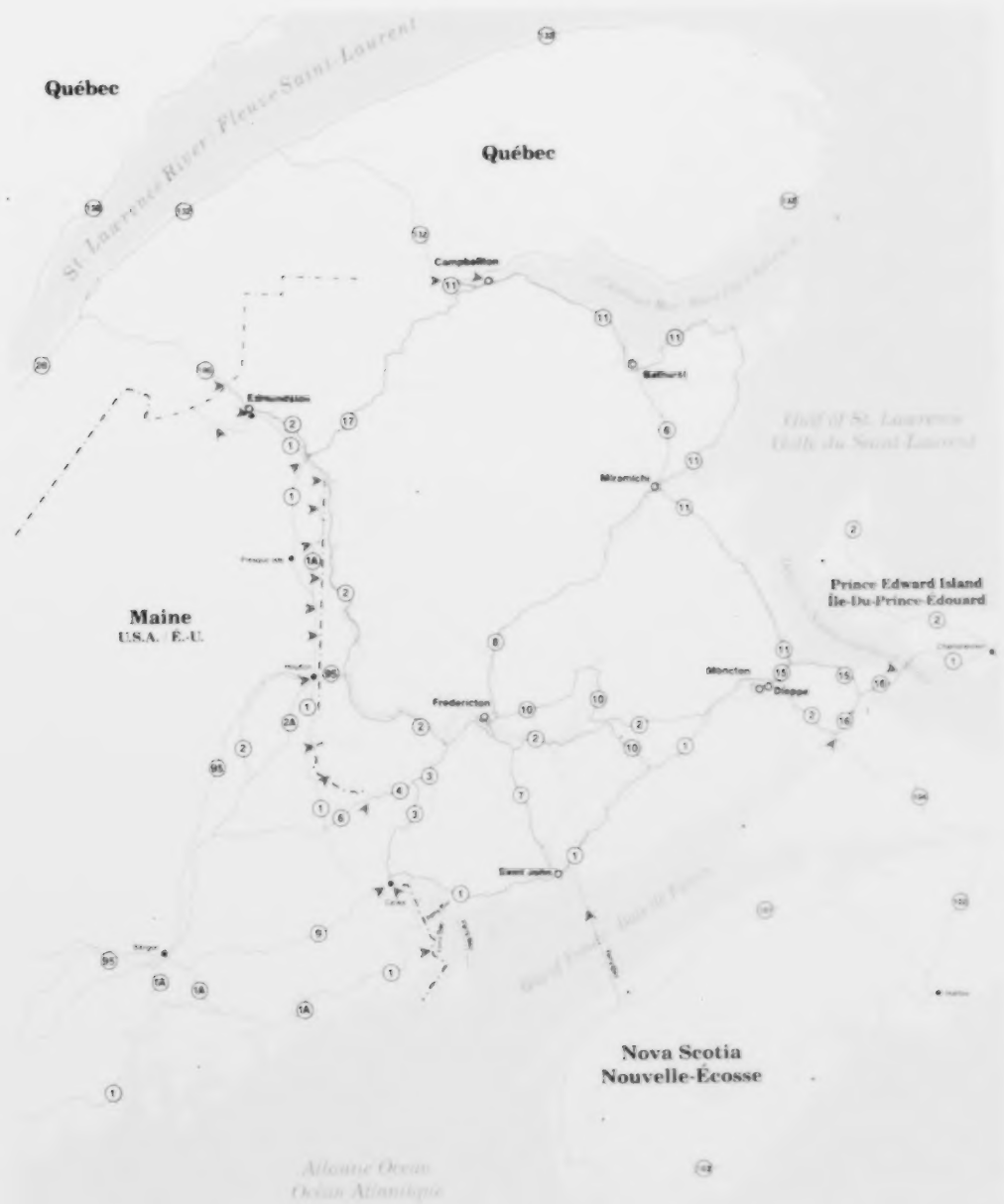
## Ferries

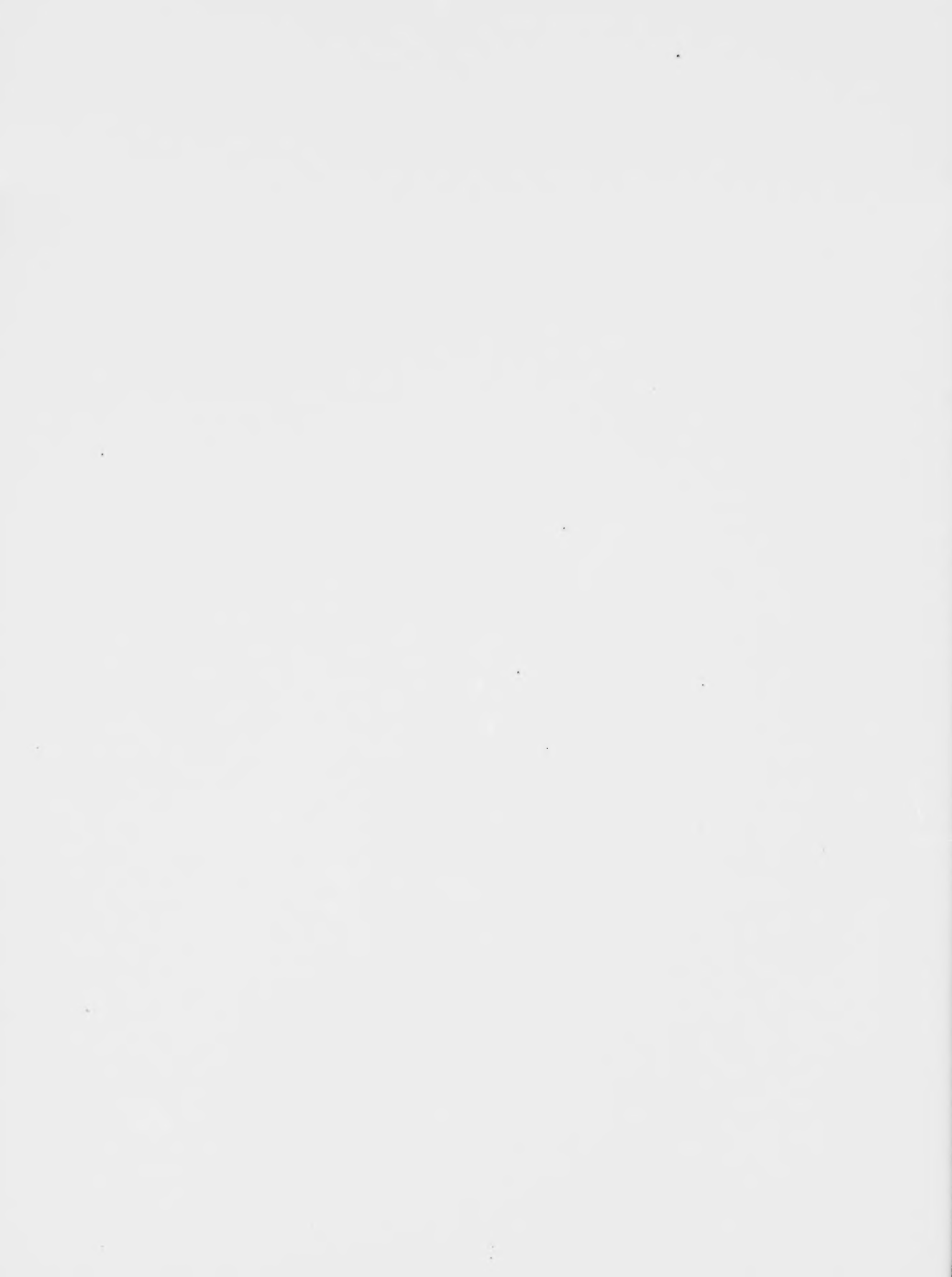
Layer	Criteria (abridged)	Result
National	All Canadian-owned interprovincial/international ferries and associated infrastructure (year round or seasonal)	Saint John to Digby ferry
Atlantic Region	Same	Same
Provincial	<ul style="list-style-type: none"> <li>All Canadian-owned interprovincial/international ferries and associated infrastructure (year round or seasonal)</li> <li>Island ferry services</li> <li>River ferries</li> </ul>	Saint John to Digby ferry (federal) Grand Manan Island ferry services Deer Island ferry services Whitehead Island ferry services





# New Brunswick Border Crossings





# Le Nouveau-Brunswick au centre

Stratégie provinciale de transport  
multimodal de 2008-2018





**2008-2018**

Stratégie provinciale de  
transport multimodal

# **Le Nouveau-Brunswick au centre**

**Le Nouveau-Brunswick au centre**

**Stratégie provinciale de transport multimodal**

Publié par :

Province du Nouveau-Brunswick  
Case postale 6000  
Fredericton (N.-B.) E3B 5H1

Imprimé au Nouveau-Brunswick

CNB 4973

# Table des matières

<b>Introduction</b> .....	<b>1</b>
<b>La vision</b> .....	<b>2</b>
<b>Infrastructure des transports</b> .....	<b>6</b>
Routes et services connexes .....	6
Aéroports et services connexes .....	8
Chemins de fer et services connexes .....	9
Ports et traversiers .....	10
<b>Défis des transports au Nouveau-Brunswick</b> .....	<b>12</b>
Défis financiers .....	12
Défis en matière de politiques et de réglementation .....	17
Défis en matière de services .....	23
<b>Plan d'action</b> .....	<b>26</b>
Relever les défis financiers .....	26
Relever les défis en matière de politiques et de réglementation .....	27
<b>Conclusion</b> .....	<b>29</b>
<b>Annexe A : Couches et cartes de l'infrastructure</b> .....	<b>30</b>





# Introduction

## Une Stratégie multimodale

*Le Nouveau-Brunswick au Centre* est une stratégie globale de 10 ans pour le transport au Nouveau-Brunswick qui couvre la période de 2008 à 2018. Cette stratégie de 10 ans réalise l'engagement à l'égard du transport énoncé dans le *Pacte pour un changement*, le plan du gouvernement pour un meilleur Nouveau-Brunswick. Les engagements énoncés dans le *Pacte pour un changement* comprenaient un soutien pour « ...assurer les connexions dans la province avec de meilleures routes par le biais de sa stratégie de transport pluriannuelle [et] ...élevant le Nouveau-Brunswick au premier rang des technologies de STI et encourageant l'emploi de voies de transport plus rationnelles et plus sécuritaires dans la province ainsi qu'un meilleur transfert de nos technologies à l'étranger ». Le développement et la remise en état de l'infrastructure du transport de la province sont perçus comme des éléments essentiels du plan pour atteindre l'autosuffisance d'ici 2026.

*Le Nouveau-Brunswick au Centre* reconnaît que les trois ordres d'administration et le secteur privé doivent créer de nouveaux partenariats afin de relever les défis en matière de financement, de politiques, de réglementation et de services pour répondre aux besoins à long terme des personnes et de l'industrie en matière de transport.

Les défis auxquels le transport fait face ne sont pas uniques au Nouveau-Brunswick. Le Québec a élaboré une « *Stratégie de transport multimodal* » qui relève les défis des transports du Québec et cible l'infrastructure devant être protégée à long terme pour tous les modes de transport. De plus, les quatre provinces de l'Ouest ont ensemble présenté une stratégie du transport qui cerne leurs défis et leurs besoins d'infrastructure clés au cours des 20 prochaines années. Le Yukon a aussi proposé une vision du transport pour répondre aux besoins à long terme.

En décembre 2005, pour répondre aux besoins d'une stratégie nationale de transport, le Conseil de la fédération composé des premiers ministres canadiens a dévoilé un document national intitulé « *Regarder vers l'avenir : Un plan pour investir dans le système de transport du Canada* ». Le document portait sur les grands défis financiers de l'infrastructure dominante mais il cernait aussi les défis stratégiques qui doivent être relevés à l'échelon national au cours des 10 prochaines années. À leur conférence annuelle en 2006, les premiers ministres du Canada ont réitéré leur engagement envers cette stratégie.

Les quatre provinces de l'Atlantique ont récemment lancé une stratégie régionale de transport intitulée « *La voie à suivre : La stratégie de transport du Canada atlantique, 2008-2018* ». Le présent rapport explique une stratégie de transport de l'Atlantique qui est axée sur le financement de l'infrastructure ainsi que sur les améliorations devant être apportées aux politiques, aux services et à la réglementation et qui sont importantes pour la région.

Les portes d'entrée et les corridors stratégiques sont devenus un élément important pour accroître la compétitivité du Canada sur les marchés mondiaux. La croissance rapide, en particulier au sein des économies de la Chine et de l'Inde, a créé des possibilités immédiates d'échanges internationaux pour le Canada. Cette croissance des échanges commerciaux crée de nouvelles perspectives intéressantes pour l'expédition à destination et en provenance du Canada atlantique. L'exploitation de ces possibilités sera facilitée par le développement d'une porte d'entrée de l'Atlantique où certaines parties de l'infrastructure des transports du Nouveau-Brunswick prendront une importance stratégique dans la circulation des produits vers leurs marchés au centre du Canada, aux États-Unis et ailleurs dans le monde. Il faudra apporter des améliorations à cette infrastructure.

*Le Nouveau-Brunswick est au Centre* présente une stratégie de transport qui aborde les défis financiers, stratégiques de réglementation et de services pour chacun des modes de transport de la province. Étant donné que cette stratégie porte aussi sur l'interface entre les modes de transport et sur leur rôle pour répondre aux besoins de services de transport, elle est considérée comme une stratégie de transport multimodal.

L'annexe A indique les couches provinciales, régionales et nationales de l'infrastructure de transport pour le Nouveau-Brunswick.

## La vision

*La vision est celle d'un Nouveau-Brunswick qui est chef de file dans la réalisation et le maintien d'un réseau de transport entièrement intégré, ultramoderne, fiable et sécuritaire qui appuie le développement social et économique de la province, de la région de l'Atlantique et de l'ensemble du Canada et qui permet à la province d'atteindre d'être autosuffisante d'ici 2026.*

*Les personnes et les biens circuleront de façon continue à l'intérieur de la province et à destination et en provenance de nouveaux partenaires commerciaux dans le monde entier. Le réseau de transport du Nouveau-Brunswick répondra aux besoins actuels et futurs.*

### Les particuliers

Le réseau de transport du Nouveau-Brunswick relie les gens à la famille, au travail, à l'éducation, à la santé, aux services commerciaux, aux loisirs et aux services d'urgence. Au Nouveau-Brunswick, l'utilisation de l'automobile constitue la plus importante composante de la demande de transport dans la province; près de 90 % de tous les navetteurs se rendant au travail par automobile. Les gens du Nouveau-Brunswick dépensent 15 % de leur revenu pour le transport, soit plus que la moyenne nationale de 13,6 %.

L'utilisation d'autres modes de transport est également importante pour les gens du Nouveau-Brunswick. En 2006, plus d'un million de passagers ont voyagé en transitant par les quatre aéroports qui avaient des services de passagers réguliers dans la province, et plus de 110 000 passagers ont voyagé par VIA Rail. Le principal service d'autobus interurbain, Acadian Lines, transporte environ 210 000 passagers par année. Le Nouveau-Brunswick compte sept exploitants de transport par autobus qui offrent un service régulier ainsi que 39 sociétés de transport offrant des services nolisés. Le service d'autobus nolisé est un segment en croissance de l'industrie du transport par autobus et est important pour le tourisme de la province. De plus, plus de cinq millions de trajets par des passagers sont effectués chaque année sur les réseaux de transport en commun à Fredericton, à Moncton et à Saint John. Depuis 2000, environ 550 000 passagers par année ont utilisé les traversiers des îles Grand Manan, Deer et White Head, et plus de 3,5 millions de passagers par année utilisent les services de traversier fluviaux.

Le Nouveau-Brunswick connaît le phénomène de l'émigration et un déplacement interne des régions rurales vers les régions urbaines, car les gens cherchent des possibilités d'emploi. Actuellement, 80 % de la population habite dans les centres urbains ou à proximité. L'objectif de l'autosuffisance pour accroître la population totale de la province à 850 000 personnes d'ici 2026, par rapport à 748 000 habitants actuellement, prévoit un accroissement de cette tendance appuyé par une population rurale moins nombreuse habitant dans des économies rurales restructurées et fortes. Ces attentes doivent être soutenues par des services de transport appropriés pendant cette période.

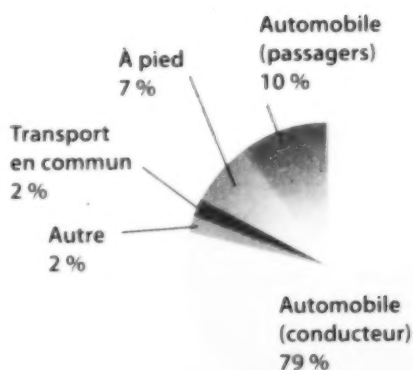


Figure 1 :  
Comment les gens du Nouveau Brunswick se rendent au travail, Statistique Canada

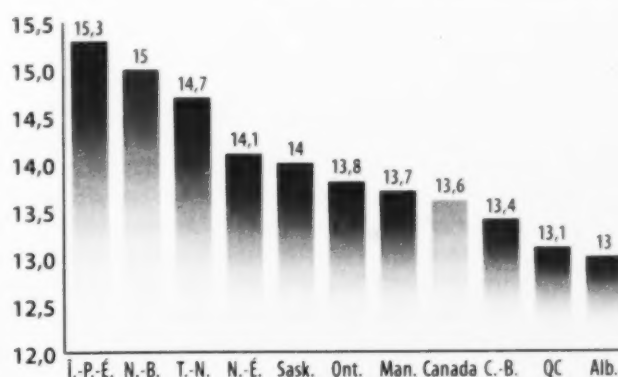


Figure 2 :  
Pourcentage des dépenses des ménages consacrées au transport (2004)

## L'entreprise et l'industrie



Saint John

Le transport appuie le commerce en facilitant les échanges commerciaux et en permettant l'expédition de produits et de denrées du Nouveau-Brunswick vers les marchés nationaux et internationaux.

Des biens de valeur élevée et à durée de vie critique pour la province et toute la région de l'Atlantique continuent d'être transportés sur les routes. Selon les récentes estimations, les camions transportent 90 % des biens de consommation dans la région de l'Atlantique. Traditionnellement, ces échanges commerciaux ont occasionné surtout un flux des biens entre la région et les marchés des États de la Nouvelle-Angleterre, de l'Ontario du Québec et d'autres points au Canada et aux États-Unis. Le trafic a augmenté considérablement au cours des 10 dernières années. Environ 2 700 camions par jour circulent sur la route transcanadienne près de Moncton, ce qui représente une augmentation de 50 % par rapport à il y a 10 ans. Près de Saint John sur la route 1, il circule plus de 1 800 camions par jour, soit une augmentation de 33 % par rapport à il y a 10 ans.

Le transport aérien des marchandises a augmenté également, l'Aéroport international du Grand Moncton étant devenu une plaque tournante importante dans la région de l'Atlantique. En 2006, 24 000 tonnes métriques de marchandises ont transité par cet aéroport; cela représente une augmentation de 21 % depuis 2001.

Dans le secteur maritime, les ports maritimes de marchandises à Saint John, à Belledune, à Bayside et à Dalhousie manutentionnent plus de 30 millions de tonnes de marchandises annuellement. Les marchandises qui sont manutentionnées par ces ports sont entre autres le pétrole, le sel, les produits forestiers, les conteneurs, le charbon, le minerai et l'orimulsion.

Le Nouveau-Brunswick est un chef de file dans l'exploration et l'extraction minière de divers produits. La valeur de la production minière de la province a atteint un niveau record, se chiffrant à un peu moins de 1,5 milliard de dollars en 2006. Durant la période actuelle de croissance de l'exploration minière, les dépenses se chiffrent à plus de 70 % par rapport à 2006. Dans l'ensemble du Canada, la production de minéraux de la province se classe au 1er rang pour le plomb, le zinc, le bismuth et l'antimoine; au 2<sup>e</sup> rang pour l'argent et le potasse; et au 3<sup>e</sup> rang pour le cadmium. Pour les non-métaux, la province est le plus grand producteur de tourbe au Canada. De plus, la nouvelle mine de potasse en construction à Sussex sera la plus grande au monde. Le produit sera exporté par le Port de Saint John.

Les exportations d'énergie représentent 57 % de l'ensemble des exportations du Nouveau-Brunswick. On peut compter plusieurs nouveaux développements dans ce secteur : l'achèvement du premier terminal de regazéification de gaz naturel liquéfié; la construction d'un nouveau pipeline de 145 km qui livrera du gaz naturel de l'installation de gaz naturel liquéfié aux États-Unis; le projet d'une seconde raffinerie de pétrole à Saint John; et le développement de l'approvisionnement de gaz naturel intérieur près de Sussex. Grâce à la remise à neuf de Point Lepreau et à la possibilité d'une deuxième centrale nucléaire à cet endroit, Saint John devient rapidement la plaque tournante de l'énergie du Canada Atlantique.

En 2006, les exportations internationales du Nouveau-Brunswick étaient dirigées vers 140 pays et se chiffraient à une valeur de 11,8 milliards de dollars. Le Nouveau-Brunswick exporte aussi des marchandises

pour une valeur de 8,6 milliards de dollars vers les autres provinces du Canada. Le Nouveau-Brunswick est la province qui dépend le plus des exportations au Canada, 80,2 % de son PIB étant dérivé des exportations. Quatre-vingt-dix pour cent des exportations internationales de la province sont dirigées actuellement vers les États-Unis. Plus récemment, d'autres possibilités d'échanges commerciaux émergent pour le Nouveau-Brunswick : à l'échelle nationale, avec l'Alberta; et à l'échelle internationale, avec l'Europe et l'Asie.

Les services de consultation sont aussi un secteur important pour la province, les consultants du Nouveau-Brunswick travaillant dans de nombreux pays partout au monde tous les jours et desservant aussi un marché en croissance au Canada, en particulier l'Alberta.

La disponibilité d'un transport adéquat, pour tous les modes de transport, est un élément clé de l'industrie touristique. En 2005, le Nouveau-Brunswick a accueilli près de six millions de personnes (huit fois la population totale de la province), ce qui a généré des revenus substantiels et de nombreux emplois directs et indirects pour la province. Il faut une infrastructure de transport et des services multimodaux de qualité pour assurer la croissance dans ce secteur.

## L'avenir

En plus des corridors commerciaux traditionnels qui prennent de l'ampleur, le XXI<sup>e</sup> siècle offre des perspectives d'échanges commerciaux sans précédent avec les pays de l'Est de l'Asie. Le Canada atlantique offre des ports en eau profonde ouverts à longueur d'année, une proximité des principales routes d'expédition mondiales et une certaine capacité de manutentionner des volumes commerciaux de plus en plus élevés. La région est la porte d'entrée du Canada atlantique à ces possibilités, ce qui a des retombées pour la région, le pays et le continent. Le Nouveau-Brunswick relie le Canada atlantique par son accès routier et ferroviaire direct et maritime, à tous les partenaires commerciaux de l'ALENA (Accord de libre-échange nord-américain). Il possède une capacité d'infrastructure pouvant répondre à un trafic accru; certaines améliorations doivent cependant être apportées à quelques corridors clés, aux installations et aux bouchons afin d'assurer la sécurité et une efficacité maximum pour le temps de voyage.

Il est reconnu qu'en plus de la porte de l'Asie-Pacifique, les possibilités de commerce international augmentent grâce au développement de corridors de porte d'entrée stratégique et en particulier d'une porte d'entrée de l'Atlantique qui permet de miser sur l'avantage concurrentiel de la région pour capter les mouvements commerciaux. Il faut une journée et demie de moins pour se rendre à Halifax à partir des marchés en Inde et en Chine qu'il faut pour atteindre New York.

Le gouvernement du Canada et les gouvernements des provinces de l'Atlantique ont signé récemment un protocole d'entente sur un projet de porte d'entrée de l'Atlantique. La porte d'entrée de l'Atlantique est un réseau d'infrastructure de transport d'importance nationale qui appuie le commerce international. Elle comprend un réseau multimodal interconnecté et interrelié d'infrastructures publiques et privées, y compris des ports, des aéroports, des voies ferrées et des routes. Le développement de la porte d'entrée de l'Atlantique exigera une participation importante des intervenants clés pour cerner les possibilités ainsi que les principales mesures qui doivent être adoptées afin d'appuyer un réseau de distribution et de transport efficace et intégré.

Les pipelines se développent comme un élément clé du réseau de transport de la province. Il faut examiner cet élément dans le cadre du projet de la porte d'entrée de l'Atlantique ou d'autres mesures afin d'encourager le développement de cette infrastructure de façon rapide.

Le Nouveau-Brunswick procède à l'élaboration d'une stratégie de la porte d'entrée de l'Atlantique pour le Nouveau-Brunswick pour se positionner stratégiquement afin de profiter pleinement de toutes les occasions découlant des initiatives nationales et régionales liées à la porte d'entrée de l'Atlantique. Cette stratégie indiquera les améliorations devant être apportées à l'infrastructure, aux politiques et à la réglementation afin d'accroître la capacité et l'efficacité de la porte d'entrée pour le réseau de transport provincial.





# Infrastructure des transports

## Routes et services connexes

Les routes sont la base du réseau de transport du Nouveau-Brunswick. Le réseau routier offre des raccordements essentiels entre les destinations locales, régionales, nationales et internationales. Les routes de la province constituent une porte essentielle entre les provinces de l'Atlantique et les principaux marchés au centre du Canada et dans les états de la Nouvelle-Angleterre. Un récent numéro de la revue *Progress* présentait une enquête auprès des 101 premières firmes du Canada atlantique qui ont indiqué les priorités commerciales. Une des trois grandes priorités était des investissements dans l'infrastructure du transport, en particulier la qualité des routes. Un réseau routier sûr et efficace fait partie intégrante de la prospérité sociale et économique du Nouveau-Brunswick et a des retombées pour l'ensemble du Canada.

Le Nouveau-Brunswick compte trois types de routes : routes de grande communication, routes collectrices et routes locales. Le réseau de routes de grande communication couvre un total de plus de 2 000 km, soit environ 12 % de l'ensemble des routes de la province, mais représente 70 % du total de véhicules-kilomètres parcourus sur le réseau à l'extérieur des régions urbaines. Les routes collectrices assurent un raccordement entre les routes locales et le réseau de routes de grande communication. De plus, les rues municipales dans les secteurs non constitués en municipalités jouent un rôle essentiel dans la circulation des biens et des personnes dans les régions municipales et assurent l'interconnexion avec l'ensemble du réseau routier. Le réseau routier national (RRN) au Nouveau-Brunswick représente un total de 1 819 km et comprend des routes de grande communication et des routes intermodales qui ont une fonction stratégique pour la circulation des passagers et des biens dans l'ensemble du Canada atlantique et dans l'ensemble du Canada et aux États-Unis.

Depuis 1987, d'importants travaux de construction ont été effectués en partenariat avec le gouvernement fédéral pour améliorer les routes du Nouveau-Brunswick afin qu'elles puissent répondre à l'augmentation du trafic passagers et commercial de l'intérieur du Nouveau-Brunswick et des autres provinces et des États, qui traverse la province pour atteindre d'autres destinations. Ces améliorations comprennent environ 700 km de nouvelles routes à quatre voies, dont 516 km font partie du projet achevé de la route transcanadienne.

Pendant le délai fixé dans la présente stratégie, les travaux de construction entrepris en partenariat avec le gouvernement fédéral comprendront l'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route 1. L'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route 1 le plus rapidement possible a été indiqué comme une priorité provinciale dans les discussions avec le gouvernement fédéral relativement au programme d'autosuffisance. La voie de contournement de Welsford sur la route 7 sera également achevée. La route 8 sera améliorée par l'aménagement de la voie de contournement de Marysville/Nashwaak. D'autres travaux d'aménagement seront effectués sur le boulevard périphérique provincial, d'où la nécessité d'améliorer la route 11 et la route 17. Des améliorations seront aussi apportées à la route 180 et à la route 108. Le *Plan d'infrastructure routière du Nouveau-Brunswick, 2008-2011* prévoit un niveau de financement de 40 millions de dollars par année pour les trois prochaines années afin de répondre spécifiquement aux besoins d'infrastructure routière dans les régions rurales du Nouveau-Brunswick. Ce niveau de financement a été déterminé à l'aide du nouveau système de gestion des actifs, un outil de pointe



Route 2

### Routes

**Réseau routier national au Nouveau-Brunswick : 1 783 km :**

Routes de grande communication : 1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95

**Connexions intermodales nationales : 36 km :**

Du RRN aux aéroports (Fredericton, Moncton, Saint John) et ports nationaux (Saint John, Belledune) et gares maritimes de traversiers interprovinciales (Saint John) :

**Autres routes de grande communication : 321 km :**

routes 3, 4, 10

**Routes collectrices : 3 024 km :**

routes 100 à 199



Voie de contournement de Tracadie-Sheila, Du Nord, Route 11



de prise de décisions pour maximiser les investissements dans l'infrastructure provinciale des transports.

En plus des nouvelles constructions, le gouvernement provincial dépense plus de 125 millions de dollars par année pour entretenir 18 000 km environ de diverses catégories de chaussées routières, et 2 900 ponts au Nouveau-Brunswick. Ces travaux d'entretien comprennent l'entretien en été et en hiver. L'entretien au moment opportun maximise la durée de vie utile des routes et des ponts et est essentiel pour protéger l'investissement des contribuables dans cette infrastructure. La province a le défi de maintenir l'infrastructure nouvelle et actuelle tout en comblant les besoins de remplacement et de réfection de son infrastructure vieillissante. Voir les deux exemples de pont ci-dessous.



**Pont de Hartland - Hartland (N.-B.)**



**Gunningsville Bridge – Moncton, NB**

La première photo montre le plus long pont couvert au monde qui est d'une longueur de 390,75 mètres (1 282 pieds) à Hartland, au Nouveau-Brunswick. Il a été construit en 1901, réparé et recouvert en 1921 et un passage

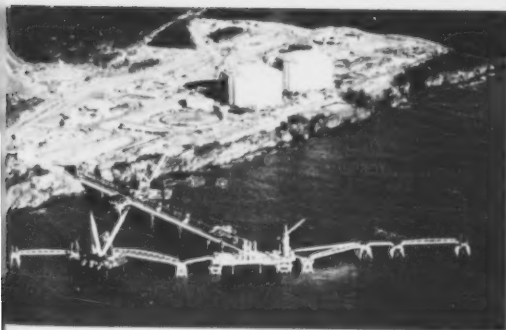
pour piétons a été ajouté en 1945. Le pont Gunningsville à Moncton, au Nouveau-Brunswick, au bas de la page, a été achevé en 2007.

## Pipelines

Le Nouveau-Brunswick est devenu la plaque tournante de l'énergie du Canada atlantique, l'énergie représentant 57 % de l'ensemble des exportations de la province. D'importantes nouveautés dans le secteur de l'énergie, dont la construction du premier terminal de gaz naturel liquéfié au Canada, l'aménagement de l'installation de regazéification de Canaport à Saint John, la construction d'un nouveau pipeline de 145 km qui livrera le gaz naturel de l'installation du GNL aux États-Unis via le pipeline de Maritimes and Northeast et la possibilité d'une deuxième raffinerie de pétrole à Saint John. Un approvisionnement de gaz naturel est également en voie d'être aménagé près de Sussex.

Le pipeline actuel de gaz naturel est celui de Maritimes and Northeast : un réseau de pipelines de transport de 1 300 km construit en 1999 pour transporter le gaz naturel des exploitations extra-côtières de la Nouvelle-Écosse vers les marchés du Canada atlantique et du Nord-Est des États-Unis.

La construction a commencé sur le pipeline Brunswick, un nouveau pipeline de 145 km qui transportera le gaz naturel à partir du terminal de GNL de Canaport, à Saint John, à la section américaine du pipeline de Maritimes and Northeast à la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine. Avec l'infrastructure du pipeline essentielle qui est en cours de construction pour assurer le transport du gaz naturel, surtout vers les marchés américains, il n'y a pas de pipeline de raccordement vers le Nord du Nouveau-Brunswick ni vers le Québec pour approvisionner les marchés en croissance du Centre du Canada.



**Canaport LNG Terminal  
December 2007**

## Aéroports et services connexes

La Politique nationale des aéroports du gouvernement fédéral de 1994 comprenait la location et le transfert à long terme des aéroports fédéraux à des administrations aéroportuaires, le gouvernement fédéral conservant le rôle d'agent de réglementation de la sécurité. Elle définissait une nouvelle hiérarchie des aéroports qui comprend les éléments suivants : Réseau national d'aéroports (RNA), petits aéroports, aéroports régionaux et locaux, aéroports éloignés et aéroports de l'Arctique.

Un vaste réseau d'aéroports existe dans l'ensemble de la province. Les aéroports du Réseau national d'aéroports qui sont situés à Fredericton, Moncton et Saint John, appartiennent toujours au gouvernement fédéral et sont loués à des administrations aéroportuaires canadiennes sans but lucratif qui sont chargées de leur exploitation et de leur gestion.

Les trois aéroports du Réseau national d'aéroports dans la province ainsi que l'aéroport de Bathurst offrent tous actuellement des services aériens réguliers. Les destinations desservies comprennent Toronto, Montréal, Ottawa, Hamilton, Halifax et Newark. Divers services nolisés saisonniers sont offerts à partir des trois aéroports du Réseau national d'aéroports à destination de divers pays comme l'Angleterre, la France, le Mexique, le Cuba, la République dominicaine et les États-Unis. Depuis 2002, le trafic aérien a augmenté de 19 % pour atteindre près d'un million de passagers en 2006.

Contrairement à ce qu'il a fait pour les aéroports du Réseau national d'aéroports, le gouvernement fédéral a transféré la propriété et l'exploitation des aéroports locaux et régionaux à des administrations locales. L'aéroport de Bathurst n'a pas été transféré dans le cadre de la Politique nationale des aéroports parce qu'il appartenait déjà à la municipalité qui en était l'exploitant.

Les aéroports de Saint-Léonard (acheté récemment par la ville d'Edmundston), de Charlo et de Miramichi sont actuellement sans services passagers réguliers. Toutefois, ces aéroports locaux et régionaux servent d'autres usagers, y compris : service de coursier, services d'urgence (Medivac, protection des forêts, service de police), aviation générale et de loisirs, sociétés et services du gouvernement.

Le Nouveau-Brunswick compte cinq petits aéroports certifiés ou enregistrés pour être utilisés par le public à Grand Manan, Edmundston, St. Stephen, Pokemouche et Woodstock. Ces petits aéroports desservent principalement l'activité aérienne générale. Plusieurs aéroports privés sont aussi situés à différents endroits de la province.

Le fret aérien représente 40 % de la valeur des échanges commerciaux mondiaux. C'est un important facilitateur des échanges commerciaux pour les industries locales. L'Aéroport international du Grand Moncton est devenu une porte pour le transport aérien des marchandises au Canada atlantique. La situation géographique centrale de Moncton comme point de distribution dans la région de l'Atlantique a attiré des clients de marchandises intégrées comme Federal Express, Cargojet et Purolator à l'aéroport. Normalement, les produits associés au fret aérien sont à durée de vie critique et/ou de valeur élevée.



Aéroport de Saint John



Aéroport de Fredericton



Aéroport de Moncton

### Aéroports

**Aéroports du Réseau national d'aéroports**  
Fredericton, Moncton, Saint John

**Aéroports régionaux et locaux**  
Bathurst, Charlo, Miramichi, Saint-Léonard

## Chemins de fer et services connexes



Les lignes ferroviaires transportant des passagers et des marchandises sont un élément important d'un système multimodal. Le corridor de la ligne principale du Canadien National à travers le Nouveau-Brunswick est un maillon essentiel du réseau ferroviaire national. La ligne réglementée par le gouvernement fédéral assure un lien nécessaire vers les marchés au Canada et aux États-Unis et les ports maritimes de l'Atlantique. La ligne principale assure une liaison ferroviaire clé entre le port de Halifax et le centre du Canada et le Midwest américain, et est dominé par le trafic conteneurisé de Halifax. Un terminal intermodal important situé à Moncton dessert divers usagers du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de certaines parties de la Nouvelle-Écosse. Une installation de transbordement est aussi exploitée à Edmundston.



Au Nouveau-Brunswick, deux opérations de fret de courtes lignes sont réglementées par le gouvernement provincial. Le New Brunswick East Coast Railway (NBEC) est raccordé à la ligne principale du CN à Moncton et offre un service ferroviaire au Québec avec une liaison à Campbellton. Le New Brunswick Southern Railway (NBSR) exploite un service ferroviaire entre Saint John et le Maine avec des liaisons avec le centre du Canada et les États de la Nouvelle-Angleterre. C'est aussi un échangeur avec la ligne secondaire de Saint John. NBSR vient de signer une entente de 20 ans avec le CN pour exploiter la cour de triage du CN à Saint John.

Trois passages frontaliers ferroviaires sont situés entre le Maine et le Nouveau-Brunswick : Milltown-Calais, McAdam-Vanceboro et Saint-Léonard-Vanburen. De plus, il y a deux structures numérotées donnant un total de cinq passages. Ces lignes sont reliées au réseau ferroviaire du Maine, facilitent le commerce ferroviaire avec les États-Unis et assurent une liaison ferroviaire directe avec Montréal, Québec et Saint John à travers le Nord du Maine.

Le service ferroviaire passagers (VIA Rail) au Canada est assujéti à une réglementation fédérale. Toutefois, une partie du service au Nouveau-Brunswick est assurée par le New Brunswick East Coast Railway sur des voies assujetties à la réglementation provinciale. VIA Rail offre un service passagers avec l'« Ocean », six jours par semaine à partir de Halifax à destination de Québec en passant par Sackville, Moncton, Miramichi, Bathurst et Campbellton. Si on exclut le trafic habitation-travail, la gare de VIA Rail à Moncton se classe 6e au Canada pour le total des revenus et le Nouveau-Brunswick est au 4e rang pour le coefficient de remplissage, venant après l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique.

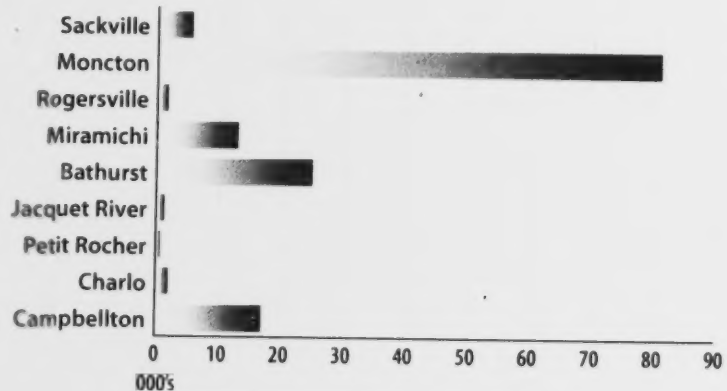


Figure 3 :  
Nombre de passagers transportés par VIA Rail en  
2006 pour chaque gare au Nouveau-Brunswick

Chemins de fer

réseau canadien national

New Brunswick Southern Railway

chemin de fer de la Matapédia et du Golfe

New Brunswick East Coast Railway

Montréal, Maine and Atlantic Railway

## Ports et traversiers

Les ports des administrations portuaires du Canada au Nouveau-Brunswick, Saint John et Belledune, appartiennent au gouvernement fédéral et sont exploités par des organismes sans but lucratif composés de représentants nommés par des groupes d'intérêt locaux et divers ordres d'administration. Les ports locaux et régionaux comprennent : Bayside, Dalhousie et Miramichi. Ces ports appartenaient auparavant au gouvernement fédéral mais ils sont maintenant la propriété d'intérêts privés qui en assurent l'exploitation et l'entretien.

Le Port de Saint John manutentionne des marchandises conteneurisées et en vrac et accueille des navires de croisière. Saint John a été classé récemment troisième pour le tonnage annuel parmi les ports du Canada, et a manutentionné environ 25 millions de tonnes en 2006. Les marchandises en vrac liquides (pétrole) sont les produits les plus importants, pour ce qui est du tonnage, qui sont manutentionnés au port. Le port manutentionne également divers autres produits, y compris la potasse, le sel, les produits forestiers, les conteneurs et plusieurs vrac liquides, vrac solides et diverses marchandises (huile de poisson, mélasse, métaux recyclables, grès, farine de poisson, sucre, cargaison en sac et cargaison liée à un projet). Lorsque le terminal de GNL sera mis en service en 2008, le tonnage annuel augmentera considérablement. Ce tonnage augmentera encore grandement si la deuxième raffinerie proposée est construite. Saint John jouit d'un havre en eau profonde libre de glace à longueur d'année qui peut accueillir des navires de conteneur de 4 000 équivalents vingt pieds (EVP). Le New Brunswick Southern Railway dessert le port, tout comme CN Rail.

Une autre activité au port de Saint John est le trafic passager lié aux escales des navires de croisière. Saint John est quatrième parmi les ports d'escale des navires de croisière les plus occupés au Canada, après Vancouver, Victoria et Halifax. Ce trafic démontre la croissance du marché des croisières dans le monde et de la demande de nouvelles escales qui peuvent offrir des destinations conviviales et intéressantes. Au cours des trois dernières années, 124 navires de croisière ayant transporté près de 312 000 visiteurs à leur bord ont fait escale au port de Saint John. Le gouvernement provincial a accordé un financement à Projet 200, un partenariat des intervenants qui veulent attirer 200 000 passagers de navires de croisière par année. De plus, un nouveau terminal de navires de croisière est en construction dans le cadre du projet de développement du secteur riverain. La construction de ce terminal sera terminée en septembre 2008. La croissance de cette industrie a d'importantes retombées économiques pour la région.

Le port de Belledune se spécialise en produits en vrac. Plus de la moitié de son tonnage annuel est composé de charbon destiné à la centrale électrique d'Énergie NB située à proximité. Le minerai, traité pour Noranda Mining and Exploration, est le deuxième produit en importance. Le tonnage total manutentionné en 2006 a dépassé les 1,8 million de tonnes. Le port est desservi par le New Brunswick East Coast Railway.

Le port de Bayside a été un des premiers ports locaux ou régionaux au Nouveau-Brunswick à être cédés en 1999. Il manutentionne des produits comme des agrégats, des pommes de terre, de l'engrais, du poisson, des aliments pour poisson et de la machinerie. Les agrégats sont extraits sur place et à proximité et représentent la majeure partie du tonnage manutentionné. Le tonnage total qui a transité à Bayside en 2006-2007 s'est chiffré à environ 1,2 million de tonnes.



Belledune



Saint John

### Ports

**Administrations portuaires canadiennes**  
Saint John, Belledune

**Ports locaux et régionaux**  
Bayside, Dalhousie et Miramichi

Le port de Dalhousie a été cédé en mars 2006 par Transports Canada à Port of Dalhousie Inc., une société à but non lucratif appartenant à des intérêts locaux et parrainée par les débardeurs de la région. Le port dessert Énergie NB, qui reçoit de l'orimulsion pour sa centrale de Dalhousie au quai ouest.

Le port de Miramichi est un ancien port régional ou local de Transports Canada. Il s'y trouve deux installations maritimes : le terminal maritime Newcastle et un terminal privé dont Ultramar est le propriétaire et l'exploitant. Le terminal maritime de Newcastle a été transféré au Miramichi Port Committee le 19 mars 2004. Ultramar exploite un terminal de produits pétroliers en vrac alimenté en général par train mais à l'occasion la livraison du pétrole s'effectue par bateau.

### Services ferroviaires

Le Nouveau-Brunswick compte trois services de traversiers côtiers (les Îles de Grand Manan, White Head et Deer) qui jouent un rôle clé dans le réseau de transport provincial, ainsi que des services de traversiers fluviaux le long de la Vallée du Bas-Saint-Jean. Tous ces services, à l'exception du service de Grand Manan, sont des passages relativement courts, la durée des trajets variant de 5 à 25 minutes. La traversée de Grand Manan est d'environ 1,5 heure. Bon nombre de ces services sont offerts à longueur d'année. Les services aux îles jouent un rôle clé dans la vie économique, sociale et commerciale des résidents et des entreprises des îles, y compris l'industrie aquacole.

Les services de traversiers en provenance et à destination des îles Grand Manan et White Head sont fournis à contrat au ministère des Transports par Coastal Transport Ltd. Le récent investissement provincial dans l'infrastructure pour ce service comprend un nouveau quai à Wallacé Cove.

Le gouvernement provincial lance une mise en adjudication en vue de trois nouveaux navires pour les services de traversiers des îles Fundy (les îles de Grand Manan, White Head et Deer). Un appel d'offres sera aussi lancé pour un nouveau contrat d'exploitation. Un nouveau navire de Grand Manan (capacité-101 équivalents autos) devrait être livré d'ici l'été 2010. Un nouveau navire de l'île Deer (capacité-24 équivalents autos) devrait être livré d'ici l'automne 2010. Un nouveau navire de White Head (capacité-12 équivalents autos) devrait être livré d'ici l'été 2011.

Le service exploité par le secteur privé de Saint John à Digby, en Nouvelle-Écosse, est le seul service de traversier interprovincial du Nouveau-Brunswick. Bay Ferries Ltd. est le propriétaire et l'exploitant du service depuis qu'elle a acquis l'exploitation de Marine Atlantic Ltd. en 1997. Le service à longueur d'année attire des volumes de trafic commercial qui dépassent 16 000 camions par année ainsi qu'un trafic touristique. Comme service interprovincial, il relève du gouvernement fédéral. Il a été désigné par le Conseil de la fédération dans sa stratégie de 2005 comme un service de traversier stratégique à l'échelle nationale. Récemment, les gouvernements du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse ont accordé une aide financière pour appuyer le service jusqu'en janvier 2011.





# Défis des transports au Nouveau-Brunswick

D'importants défis en matière de service, de réglementation, de politique et de financement touchent tous les modes de transport au Nouveau-Brunswick. Plusieurs de ces défis sont semblables à ceux indiqués à l'échelle nationale et régionale. Les solutions à ces défis relèvent des trois ordres d'administration et du secteur privé.

## Défis financiers

À l'échelle nationale, le principal défi pour les fournisseurs du secteur privé et du secteur public de l'infrastructure des transports est le besoin d'un financement viable et suffisant à long terme pour assurer l'entretien, la remise en état et le développement. La nécessité de mettre l'accent sur l'entretien et la remise en état en plus du développement est de plus en plus apparente à mesure que les administrations sont aux prises à une infrastructure vieillissante. La réalisation de l'autosuffisance d'ici 2026 repose en partie sur le maintien de l'infrastructure qui appuie le niveau actuel de développement économique et social dans la province et sur l'expansion de cette infrastructure pour répondre aux nouveaux besoins en matière de développement.

Selon la stratégie du Conseil de la fédération, qui se fonde sur des prévisions préliminaires, les provinces et les territoires doivent investir 97 milliards de dollars dans les priorités en matière d'immobilisations pour tous les modes de transport de 2006 à 2016. On estime que les besoins en matière de développement du réseau routier national au Nouveau-Brunswick nécessiteraient à eux seuls des dépenses totales de 2,2 milliards de dollars (dollars de 2006).

Ce montant ne comprend pas les besoins d'investissement pour 90 % du réseau routier de la région qui ne fait pas partie du réseau routier national et dont le fardeau financier de l'entretien et de la construction relève directement de la province. En outre, un certain nombre de cycles de remplacement et de réfection ont dépassé leur niveau optimum et cette situation doit être examinée. Pour l'ensemble du Nouveau-Brunswick, on estime que les coûts de réfection des routes s'élèvent à plus de 2 milliards de dollars (dollars de 2006).

En ce qui a trait aux modes non routiers, le financement nécessaire pour remplacer l'infrastructure vieillissante constitue un problème particulier pour les exploitants de courtes lignes de la province qui ont acquis une infrastructure dépréciée de CN et de CP après que ceux-ci ont abandonné leurs lignes ferroviaires pendant les années 1980 et 1990. L'accroissement de la capacité portante de l'infrastructure routière du Nouveau-Brunswick pour répondre aux normes de wagons de 286 000 livres de la North American Railway est une priorité pour les exploitants des lignes ferroviaires et les expéditeurs par voies ferrées. Le besoin d'investissement total est évalué à 50 millions de dollars. Cet investissement rendrait le mode de transport ferroviaire plus concurrentiel et augmenterait son rôle dans le transport intermodal tout en ayant des retombées environnementales dans certains cas.

Des préoccupations ont été soulevées concernant la viabilité des petits aéroports du Nouveau-Brunswick et l'impact de cette situation sur l'économie

de la province. Les lignes aériennes ont cessé de desservir plusieurs petits marchés canadiens au cours de la dernière décennie. Il est donc difficile pour les aéroports locaux et régionaux de la province d'attirer et de maintenir un service aérien régulier. Il est difficile aussi pour ces aéroports de générer des revenus adéquats d'autres usagers.

Le Programme fédéral d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) n'a pas répondu aux besoins de capitaux de bon nombre de petits aéroports au pays. Un seul des quatre aéroports régionaux ou locaux au Nouveau-Brunswick, soit Bathurst, a un service régulier et demeure admissible au financement selon les règles actuelles du Programme fédéral d'aide aux immobilisations aéroportuaires. À la suite d'une étude récente d'un groupe de travail fédéral-provincial-territorial, les petits aéroports sont maintenant admissibles au financement offert par le gouvernement fédéral dans le cadre du « Fonds Chantiers Canada ».

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a fourni un appui financier aux aéroports, notamment aide pour le marketing, banques de voyages, garanties de prêts et remise de la taxe provinciale sur l'essence pour les services aériens internationaux. De plus, les aéroports, sont exemptés des impôts fonciers provinciaux.

Selon les autorités locales des deux ports des administrations portuaires canadiennes, Saint John et Belledune connaîtront d'importants défis de financement d'infrastructure dans un avenir rapproché; d'importantes améliorations devront être apportées aux installations portuaires actuelles. Belledune a récemment reçu 2,44 millions de dollars du gouvernement provincial pour construire deux nouveaux entrepôts. Actuellement, un financement fédéral limité relatif à la sécurité est accessible aux ports des administrations portuaires canadiennes pour l'installation d'une clôture de périmètre, pour l'adoption de mesures de contrôle d'accès et pour l'acquisition d'équipement de communication, mais rien pour remplacer les immobilisations dépréciées.

### Rôle du gouvernement fédéral

Dans le document du Conseil de la fédération, toutes les provinces et tous les territoires sont unanimes pour réclamer que les recettes de la taxe fédérale sur l'essence non attribuées qui sont estimées à 32,87 milliards de dollars au cours de la période de 10 ans de la stratégie « soient affectées à un fonds d'infrastructure de transport stratégique et distribuées sur une base égale ». Il a été reconnu que ce montant ne satisfait pas à tous les besoins d'investissements en immobilisations du réseau de transport national, qui sont évalués à 97 milliards de dollars pendant la période de 2006 à 2016. Le renouvellement et l'expansion des programmes fédéraux d'infrastructure actuels sont requis ainsi que des fonds provinciaux, territoriaux, municipaux et du secteur privé.

Afin de répondre aux besoins de financement à long terme pour l'infrastructure, le budget fédéral de 2007 prévoit des fonds d'une valeur de 33 milliards de dollars sur une période de sept ans (de 2007-2008 à 2013-2014). Le financement offert n'est pas réservé à l'infrastructure de transport et peut être accordé pour d'autres types d'infrastructure comme les systèmes d'aqueduc et d'égout et l'énergie verte.



Pour le Nouveau-Brunswick, 542 millions de dollars en fonds fédéraux sont prévus pour des projets d'infrastructure dans la province au cours de la période de sept ans. Les projets jusqu'à maintenant comprennent des réseaux d'eau, des systèmes d'énergie communautaires et le transport (chemins, transport en commun, développement de sentiers).

Le financement est bien accueilli. Cependant, les fonds qui restent pour les investissements stratégiques en transport routier seulement, qui sont évalués à un total de 4,4 milliards de dollars (dollars de 2006), sont limités. Il faut d'autres partenariats financiers avec le gouvernement fédéral, à l'aide de mécanismes comme la porte d'entrée de l'Atlantique, pour rétrécir davantage le déficit de l'infrastructure des transports.

La porte d'entrée de l'Atlantique, l'une des trois portes d'entrée désignées dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers du gouvernement fédéral, est admissible au financement de 2,1 milliards de dollars offert par ce fonds.

Récemment, le gouvernement fédéral s'est engagé à verser un total de 41,4 millions de dollars dans le transport en commun dans la province. La majeure partie de ce fonds est attribuée aux trois services de transport urbain établis à Fredericton, à Saint John et dans le Grand Moncton pour faciliter le renouvellement ou l'expansion des immobilisations de capital. Un financement est aussi mis à la disposition d'autres grandes villes de la province qui sont intéressées à établir un service de transport en commun. Le gouvernement provincial a annoncé récemment un investissement de 650 000 dollars pour implanter un réseau de transport public dans la ville de Miramichi. Une autre ville étudie la possibilité de mettre sur pied un service de transport en commun.

Afin de relier les communautés rurales aux communautés urbaines, le financement est également accessible aux petites municipalités pour les aider à établir des services de navetteurs ruraux et urbains dans la province. Cette initiative appuie les objectifs relatifs aux changements climatiques du gouvernement ainsi que le programme d'autosuffisance.

Comme il a été déjà indiqué, le Nouveau-Brunswick est heureux du nouveau financement fédéral de l'infrastructure et est ravi que ces fonds répondent à plusieurs principes de financement proposés par le gouvernement provincial, y compris le besoin d'un financement à plus long terme et d'une flexibilité accrue. Toutefois, il faut prévoir beaucoup plus de fonds fédéraux pour que la province puisse combler ses besoins de transport stratégique au cours des 10 prochaines années et réaliser son objectif d'être autosuffisante d'ici 2026.

## Rôle du gouvernement provincial

Actuellement, les gouvernements provinciaux du Canada atlantique dépensent collectivement plus d'un milliard de dollars par année pour les transports, principalement pour les routes. Ces dépenses excèdent les sommes qu'ils perçoivent en taxe provinciale sur les carburants et les droits de licence. Elles ne sont pas suffisantes non plus à elles seules pour entretenir et développer le réseau à long terme. Le total du budget de capital et du budget ordinaire du Nouveau-Brunswick pour les transports pour l'exercice financier 2007-2008 était de 345 millions de dollars, dont un engagement du gouvernement fédéral de 21 millions de dollars. De plus, il y avait un paiement de 542 millions de dollars au groupe Brun-Way pour l'achèvement de la route transcanadienne

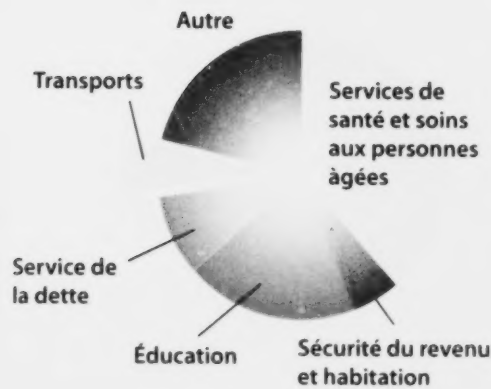


Figure 4:  
Dépenses des programmes du N.-B.

dont 135 millions sont recouvrés du gouvernement du Canada dans le cadre d'une entente à frais partagés. Le *Plan d'infrastructure routière du Nouveau-Brunswick 2008-2011* annoncé récemment prévoit un niveau de financement optimal de 180 millions de dollars par année sur trois ans pour la réfection des routes et des ponts de la province.

Les transports sont en concurrence avec d'autres secteurs subventionnés par le gouvernement dont la demande est forte comme la santé, l'éducation et les soins aux personnes âgées. Pour le Nouveau-Brunswick, les dépenses en transports représentent actuellement 6,3 % du budget provincial comparativement à près de 60 % pour la santé, l'éducation et les soins aux personnes âgées.

L'infrastructure des transports du Nouveau-Brunswick vieillit, ce qui fait augmenter les coûts d'entretien. Pour essayer de régler ce problème, les investissements dans l'infrastructure et les travaux d'entretien doivent devenir plus stratégiques et efficaces. Les dépenses doivent être fondées sur de l'information en temps réel pour qu'on puisse continuer de devancer les demandes en infrastructure. Le développement de systèmes de repérage pour mesurer et gérer les opérations et les actifs est une initiative clé pour atteindre l'efficacité et la durabilité.

La mise en œuvre de systèmes ultramodernes de transport intelligents et de gestion du réseau et de prise de décisions aide grandement à optimiser les décisions en matière d'investissement. La mise en œuvre récemment du Système de gestion des actifs (SGA) fournit un cadre technologique pour optimiser les investissements routiers. Le gouvernement provincial travaille aussi sur un Système de gestion des opérations (SFO) et un Système d'information géographique pour les transports (SIG-T) afin d'offrir un outil visuel et une base de données appuyant le Système de gestion des actifs et le Système de gestion des opérations.

Le Système de gestion des actifs indique comment les actifs se détériorent avec le temps et le moment propice pour les remettre en état afin d'éviter une reconstruction qui serait coûteuse. La gestion des actifs fournit un moyen de gérer le réseau routier de la province à un coût global moins élevé et en même temps d'accroître le rendement et la sécurité pour tous les usagers.

La mise en œuvre du Système de gestion des actifs en juillet 2008 optimisera la gestion des ressources humaines, de l'équipement et des matériaux utilisés pour les travaux d'entretien (été, hiver, ponts, entretien des bâtiments et des traversiers et projets d'immobilisations). Le Système de gestion des opérations fournira de l'information sur les tendances ainsi que les renseignements historiques exigés pour le système de gestion des actifs.

### Rôles des municipalités et du secteur privé

Les administrations municipales doivent maintenir leur rôle d'autorités responsables sur leurs territoires pour la circulation locale des passagers et des marchandises. En 2005, le gouvernement du Canada et le gouvernement provincial ont signé une entente de 116 millions de dollars en recettes de la taxe fédérale sur l'essence d'une durée de cinq ans pour l'infrastructure municipale durable sur le plan environnemental. Une autre somme de 30 millions de dollars de la province a été promise pour l'investissement. Jusqu'à maintenant, un certain nombre de projets ont été annoncés à la suite de ce financement, dont les réseaux d'eau et d'égout et des routes municipales.



Le budget fédéral de 2007 a prévu une autre somme de 8 milliards de dollars à l'échelle nationale pour prolonger la durée du Fonds de la taxe sur l'essence de 2010 à 2014. Pour le Nouveau-Brunswick, cela se traduit par un investissement dans l'infrastructure municipale de 178,5 millions de dollars.

Aussi, le secteur privé doit continuer d'être innovateur dans la prestation des services de transport et fournir des réactions sur les politiques et la réglementation aux ordres d'administration appropriés. Les partenariats publics et privés continueront d'être envisagés comme un modèle de réalisation pour les gros projets d'infrastructure en matière de transport.



---

Fredericton

---

## Défis en matière de politiques et de réglementation

Une législation et des politiques appropriées appuient l'utilisation sûre, sécuritaire et efficace de l'infrastructure des transports tout en favorisant le commerce et le développement. La durabilité de chaque mode de transport sera améliorée davantage si on s'assure que des politiques et une législation favorisent des raccordements intermodaux pour tous les modes de transport, y compris le transport routier, aérien, ferroviaire et maritime. Le cadre législatif et stratégique général doit tenir compte de tous les modes de transport afin que le réseau de transport multimodal des marchandises et des passagers du Nouveau-Brunswick appuie la réalisation de l'autosuffisance d'ici 2026.

### Route

#### Mortalités, blessures et collisions sur les routes

Réduire les mortalités, les blessures et les collisions sur les routes, voilà un défi pour les fournisseurs de l'infrastructure ainsi que pour tous les usagers. Le gouvernement conçoit, construit et entretient non seulement l'infrastructure routière pour qu'elle réponde à des normes de sécurité acceptables, mais il assure certains services liés à la sécurité comme les services de police, l'immatriculation des véhicules et des conducteurs, l'inspection des véhicules et l'application de la Loi sur les véhicules utilitaires. Il fait aussi la promotion de la sécurité par des campagnes de publicité et de sécurité, des visites dans les écoles et la préparation et la distribution d'autre matériel éducatif.

Actuellement, l'installation de clôtures pour animaux sauvages est une priorité dans les régions où le taux d'incidence de collisions entre les véhicules et les gros animaux est élevé. Dans le cadre d'une initiative en cours, des clôtures seront érigées le long de 300 km de routes à des points chauds dans la province.

Le gouvernement provincial participe également à Vision sécurité routière 2010, une initiative pour réduire de 30 % le nombre moyen de mortalités ou de blessures graves survenues sur les routes entre 2008 et 2010. Diverses initiatives sont adoptées pour sensibiliser le public à la sécurité routière : améliorer la communication, la collaboration et la coopération entre les organismes qui s'occupent de la sécurité routière; accroître les mesures d'application des lois et améliorer la qualité de la collecte des données sur la sécurité des routes nationales.

On accorde déjà une grande attention à la sécurité des travailleurs de la construction routière. Jusqu'à maintenant, des efforts ont été entrepris pour sensibiliser le public. Plus récemment, on a adopté une loi doublant les amendes imposées pour les excès de vitesse dans les zones scolaires et de construction.

#### Harmonisation

L'harmonisation de diverses exigences réglementaires, y compris les poids et les dimensions uniformes des camions, l'utilisation de véhicules d'escorte et des méthodes d'application communes sont des sujets que le Nouveau-Brunswick et les autres provinces de l'Atlantique continuent d'étudier activement. Le Québec, l'Ontario et les États de la Nouvelle-Angleterre participent aussi à ces discussions. Les travaux en vue d'une harmonisation

accrue se poursuivent à l'échelle nationale par l'entremise du comité national sur les poids et dimensions des véhicules. Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé continue aussi ses efforts dans le domaine de l'harmonisation. Ces mesures d'harmonisation appuieront la vision d'un réseau de transport qui permet la circulation continue des personnes et des biens à l'intérieur de la province et à destination et en provenance des principaux réseaux d'échanges commerciaux.

### Questions externes

Il y a d'autres importants dossiers stratégiques à l'extérieur du Canada atlantique. À titre d'exemple, l'élargissement à quatre voies de la route 185 au Québec, qui est le raccordement externe de la route transcanadienne pour toute la région atlantique, doit être achevé dans un temps opportun de façon à maintenir et à appuyer les nouvelles tendances commerciales. Également, des restrictions de poids au printemps sont appliquées sur la route transcanadienne au Québec, ce qui a un impact négatif direct sur l'économie du Canada atlantique. Le Québec est la seule province qui applique cette restriction sur la route transcanadienne.

L'accroissement des poids permis sur toute la route Interstate 95 au Maine est essentiel au développement économique au Maine et au Canada atlantique. Sur certaines routes Interstate, le poids permis est de 100 000 livres (45 360 kg), tandis que sur la seule route Interstate qui est reliée au Nouveau-Brunswick, le poids permis n'est que de 80 000 livres (36 290 kg) jusqu'à la partie du Turnpike du Maine. Ces limites de poids imposent des contraintes considérables au raccordement principal pour le transport de marchandises de la région vers son principal lien commercial, les États-Unis. Cette situation a des effets néfastes directs sur l'économie du Canada atlantique et du Maine et ne favorise pas le développement d'un corridor commercial de l'ALENA. Comme autres avantages, si les limites de poids étaient 100 000 livres sur l'I-95, les émissions de gaz à effet de serre seraient réduites; au lieu de cinq camions, quatre camions pourraient transporter la même quantité de marchandises.

La désignation récente de l'I-95 par les États-Unis comme un des « six corridors de l'avenir » est positive et devrait mener à d'autres améliorations. L'importance de la route 9 de Calais à Bangor augmente pour les échanges commerciaux des États-Unis. Idéalement, la route devrait être élargie à quatre voies et sa désignation comme route Interstate devrait être envisagée.

### Systèmes de transport intelligents (STI)

L'utilisation de la technologie dans le réseau de transport peut apporter des solutions efficaces aux problèmes de transport qui pourraient autrement être résolus avec une mise de fonds importante pour les nouveaux projets d'infrastructure. La mise au point et le déploiement coordonnés de la technologie des Systèmes de transport intelligents contribuent à faire avancer l'efficacité, la sûreté et la mobilité des réseaux de transport, à offrir un accès accru aux services et à réduire les effets environnementaux.

Les recommandations de l'Étude sur la planification stratégique régionale des Systèmes de transport intelligents (STI) dans les provinces de l'Atlantique de novembre 2002 a fourni un point de départ pour examiner l'utilisation répandue des technologies de systèmes de transport intelligents dans la planification et dans la construction de l'infrastructure des transports. Par exemple, la province a installé trois systèmes de pesage autoroutier dynamiques (PAD) à grande vitesse sur la route transcanadienne afin de permettre aux véhicules conformes aux limites de poids de contourner les

pesées routières des véhicules commerciaux. À un seul site, les économies pour l'industrie du camionnage sont évaluées à plus de 600 000 \$ par année.

Des stations météo du Système d'information météorologique routière (SIMR) ont été installées le long du réseau routier national au Nouveau-Brunswick. Celles-ci fournissent des données valables qui facilitent les travaux d'entretien en hiver.

Le gouvernement provincial a participé à un effort national visant à obtenir le numéro de téléphone 511 afin de permettre au public voyageur d'obtenir des renseignements sur la météo et sur les conditions routières. Les systèmes d'information au public voyageur, sur le Web et au téléphone, peuvent aider les gens à prendre des décisions éclairées en matière de voyage en leur fournissant de l'information en temps réel comme sur l'état des routes en hiver, les zones de construction et les retards, les horaires des traversiers ainsi que d'autre information sur le transport et le tourisme.

L'établissement en 2004 du Centre national de recherche sur les STI ruraux à l'Université du Nouveau-Brunswick appuie les objectifs de Transports Canada et du ministère des Transports du Nouveau-Brunswick qui sont d'accroître la recherche et le développement des STI grâce à des projets de recherche précis et au perfectionnement des étudiants au deuxième cycle. Jusqu'à maintenant, huit projets ont été réalisés et un neuvième est en cours.

Le gouvernement provincial poursuivra son travail en STI pour favoriser l'innovation dans le domaine des transports, à l'échelle provinciale, régionale et nationale, en déployant des efforts particuliers pour devenir un chef de file et un champion des STI. Le déploiement des STI dans l'ensemble du Nouveau-Brunswick assure aussi un débouché pour les entreprises de la province qui fabriquent les produits et offrent les services connexes des STI. À cette fin, une stratégie provinciale des STI de 10 ans qui est axée sur ces objectifs est en cours d'élaboration.

### **Réseaux de transport viables**

Le secteur des transports produit environ 25 % des émissions de gaz à effet de serre au Canada et au Nouveau-Brunswick. De cette quantité, plus de 70 % provient du transport routier, les automobiles, les véhicules utilitaires sport et les camions gros tonnage diesel étant les principaux émetteurs. Même si le transport ferroviaire a été considéré comme le plus efficace sur le plan énergétique ou le plus faible émetteur sur les liaisons de longue distance, il représente seulement une minime partie du flux total des transports.

Les efforts visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre ont été concentrés dans les secteurs suivants : innovation pour le réseau utilisant des systèmes de transport intelligents comme les postes de pesage dynamiques et les systèmes automatisés de stations météo route; efficacité accrue du système par des améliorations au réseau et aux passages frontaliers; meilleur rendement des transporteurs grâce à une évaluation et à une mise en œuvre de la technologie. L'adoption récente d'exigences en matière d'achat vert pour les véhicules du gouvernement est un point de départ pour faire du parc de véhicules du gouvernement un utilisateur modèle de véhicules utilisant d'autres carburants.

L'industrie du camionnage évalue actuellement un certain nombre de technologies relatives aux émissions de gaz à effet de serre, y compris les systèmes d'injection d'hydrogène comme carburant, les dispositifs contre la marche au ralenti et les caractéristiques aérodynamiques. Les progrès de ces



initiatives, en plus de l'expansion des services de transport en commun, et les solutions de rechange au transport multimodal comme des services ferroviaires améliorés, grâce à l'investissement de capitaux dans l'amélioration des voies de courte ligne, constitueront une base solide pour un réseau de transport viable.

## **Transport aérien**

### **Frais fédéraux**

Les aéroports peuvent être financièrement viables à condition que le contexte d'exploitation soit propice. Depuis le processus de cession des aéroports, le gouvernement fédéral a continué d'imposer des coûts au système de transport aérien. Le loyer des aéroports, jusqu'à que la formule de mai 2005 en vigueur entre le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien et la taxe d'accise sur les carburants coûtent à l'industrie des centaines de millions de dollars par année. L'investissement par le gouvernement fédéral dans le transport aérien est disproportionnel par rapport à la somme d'argent qu'il perçoit du réseau.

### **Libéralisation de la politique aérienne**

Les conditions sont propices à une autre libéralisation des politiques sur les services aériens au Canada. Le nombre de passagers aux aéroports au Nouveau-Brunswick a augmenté de près de 20 % au cours des trois dernières années, et en 2006, la marque d'un million de passagers a été dépassée pour la première fois dans l'histoire de la province.

Bon nombre de communautés canadiennes ont actuellement des choix limités pour obtenir des services aériens vers des marchés internationaux et transfrontaliers clés. Le mieux-être social et économique d'une communauté peut être touché par la décision d'une ligne aérienne d'offrir ou non un service. Un régime aérien plus libéralisé permettra à nos communautés de devenir des intervenants plus importants dans l'économie mondiale.

Comme il a déjà été mentionné, la province a enregistré, au cours des dernières années, une croissance phénoménale des services aériens nolisés et de passagers réguliers internationaux et transfrontaliers. La politique aérienne internationale du gouvernement fédéral *Ciel bleu* sera un facteur clé dans la croissance à l'avenir.

### **Équité du service de l'ASFC**

L'Agence des services frontaliers du Canada est responsable des services douaniers aux points d'entrée dans l'ensemble du pays, y compris aux aéroports. L'ASFC offre gratuitement à de nombreux aéroports des heures prolongées pour les services douaniers tandis qu'elle offre ses services à d'autres aéroports sur une base de recouvrement des coûts, d'où la difficulté à attirer et à maintenir des services aériens internationaux. Un deuxième problème concerne la disponibilité du personnel de l'ASFC pour les nouveaux services aux aéroports.

Récemment, l'annonce du gouvernement du Canada concernant la prolongation sans frais jusqu'à minuit des heures de service de l'ASFC aux aéroports de Fredericton et Moncton a été bien accueillie. Il s'agit d'une importante amélioration pour ces aéroports. D'autres améliorations pourraient être nécessaires pour que de nouveaux services soient offerts en dehors de ces nouvelles heures afin de maximiser les retombées économiques.



## Une industrie aérienne sûre et sécuritaire

La sûreté et la sécurité ont toujours été des éléments primordiaux dans l'industrie aérienne. Les menaces mondiales et les infractions aux codes de sécurité ont exigé une prudence accrue de la part de toutes les parties. Le défi a été et continuera d'être la répartition adéquate des investissements en *sécurité où le risque est le plus élevé*.

## Transport ferroviaire

Le Nouveau-Brunswick continue de participer aux initiatives de la sécurité ferroviaire; il surveille la réglementation en matière de sécurité des lignes ferroviaires de courtes lignes. À mesure que l'infrastructure des lignes ferroviaires de courtes lignes vieillit, le besoin d'une surveillance adéquate en matière de sécurité demeure une priorité essentielle.

De nombreux expéditeurs dans l'ensemble du Canada dépendent largement du transport ferroviaire pour acheminer leurs produits vers les marchés. Dans bien des cas, les longues distances qui les séparent du marché, le volume important des produits expédiés et la faible valeur de ces produits rendent essentiellement les expéditeurs captifs du transport ferroviaire. Aucun autre mode de transport ne leur permet de déplacer ces produits de façon rentable.

Puisque les chemins de fer de courtes lignes dépendent souvent des chemins de fer de catégorie 1 pour transporter les marchandises à destination et en provenance de leurs lignes, les transporteurs ferroviaires de courtes lignes doivent avoir un recours efficace lorsqu'ils sont aux prises avec des problèmes de tarifs et de services qui limitent de façon injuste la circulation des marchandises. Les gouvernements doivent être prêts à appuyer tous les chemins de fer qui veulent avoir accès à un transport amélioré des marchandises. Le CN et les chemins de fer de courtes lignes de l'Atlantique devraient envisager la possibilité de conclure des ententes de coproduction pour améliorer l'accès à Halifax et à Saint John.

## Transport maritime

### Limites d'emprunt

Vu les besoins d'infrastructure pour les ports des administrations portuaires canadiennes, l'accès à un financement pour la remise en état est essentiel. Actuellement, les ports des administrations portuaires canadiennes sont limités dans leur capacité d'emprunt par leurs lettres patentes. Même si les ports des administrations portuaires canadiennes (Saint John et Belledune) peuvent accéder à des fonds fédéraux, ce processus d'emprunt est très long et lourd. Ces limites d'emprunt devraient être remplacées par des limites déterminées par le marché. En attendant que des modifications soient apportées à la *Loi maritime du Canada*, pour permettre à ces ports de demander un financement relatif à l'infrastructure, la viabilité environnementale et la mise en œuvre des mesures de sécurité sont des étapes initiales importantes.

## Frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine

La nécessité d'établir un équilibre entre la sécurité et le transport efficace et sûr des passagers et des marchandises aux passages frontaliers du Nouveau-Brunswick continue d'être une grande préoccupation. La nouvelle législation aux États-Unis, y compris le préavis obligatoire pour les expéditeurs,

l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO) et les nouveaux frais d'inspection frontalière proposés pour les transporteurs commerciaux qui entrent aux États-Unis, auront des effets néfastes sur le commerce et les voyages interfrontaliers. Ainsi, le Nouveau-Brunswick doit continuer à travailler avec les gouvernements canadien et américain et avec les autres autorités provinciales et les États pour régler les problèmes frontaliers afin d'appuyer un développement économique et social accru.

### Ponts internationaux

Il y a, entre le Nouveau-Brunswick et le Maine, 16 passages frontaliers internationaux dont neuf sont des ponts internationaux. La construction d'un dixième pont international est en cours sur la rivière Sainte-Croix à St. Stephen. Ce pont devrait être terminé à la fin de 2008. Même si les travaux routiers, le pont et la nouvelle installation de l'Agence des services frontaliers du Canada seront achevés d'ici la fin de 2008, les autorités américaines ont indiqué récemment que leur nouvelle installation à Calais ne sera pas fonctionnelle avant la fin de 2009, ce qui retardera l'ouverture du nouveau passage d'un an.

Le gouvernement fédéral a transféré la propriété des ponts internationaux aux provinces au début des années 1990, mais il a conservé sa compétence sur ces ouvrages. Le Nouveau-Brunswick et le Maine partagent les coûts d'entretien, chaque partie étant responsable de la moitié du pont. Il y a alternance des gestionnaires de projets entre les deux entités pour la construction des nouveaux ponts. Le Maine construit le pont international à St. Stephen/Calais, alors que le Nouveau-Brunswick gérera la construction à Clair/Fort Kent, qui est actuellement à l'étape de la planification.



St. Stephen

## Défis en matière de services

### Services aériens passagers

Le service aérien est essentiel à la prospérité économique et sociale du Nouveau-Brunswick puisqu'il relie la province aux destinations nationales et internationales. Air Canada a toujours été le principal transporteur aux aéroports du Nouveau-Brunswick et offre actuellement environ 75 % des services passagers réguliers dans la province. La présence de WestJet dans la province a augmenté récemment. Cette ligne aérienne offre maintenant des services passagers réguliers à longueur d'année entre le Nouveau-Brunswick et Toronto et le Nouveau-Brunswick et Hamilton, ce trafic représentant 18 % du total; Continental Airlines obtient le reste.



Aéroport de Bathurst

Les pressions financières dans une industrie turbulente ont contribué à l'abandon de plusieurs routes au Nouveau-Brunswick au cours des dernières années, les plus grandes réductions des services ayant eu lieu aux aéroports dans le Nord du Nouveau-Brunswick. En 1999, les quatre aéroports du Nord du Nouveau-Brunswick offraient des services de passagers réguliers. L'aéroport de Bathurst est le seul aéroport du Nord du Nouveau-Brunswick qui offre un service passagers régulier aujourd'hui. Il faut d'autres services aériens au Nouveau-Brunswick, dans le Nord aussi bien que dans le Sud. Il faut également un plus grand nombre de vols directs entre le Nouveau-Brunswick et des destinations aux États-Unis et en particulier en Nouvelle-Angleterre.

### Services de fret aérien

On étudie actuellement la faisabilité de l'accès de l'Aéroport international du Grand Moncton à la capacité de fret disponible sur les vols internationaux survolant Moncton dans le cadre de la porte d'entrée de l'Atlantique. L'accent est mis sur la croissance au Canada atlantique des services d'importation et d'exportation de fret aérien via l'Aéroport international de Moncton. L'aéroport a été désigné récemment dans le cadre du Programme fédéral de transbordement de fret aérien international. Ce programme facilitera la mise en marché de l'aéroport pour mieux développer ses activités de fret aérien.

### Via Rail

Un défi important se pose pour le transport ferroviaire des passagers au Nouveau-Brunswick : La direction fédérale a tenté de récupérer une plus grande partie du coût pour Via Rail.

Même si les trains sont pleins, seule la côte est du Nouveau-Brunswick est desservie, et ce seulement six jours par semaine. L'« Ocean » devrait offrir un service quotidien. Deux des trois grandes villes du Nouveau-Brunswick n'ont aucun accès direct au service ferroviaire de passagers.

### Transport maritime à courte distance

Le transport maritime à courte distance peut être défini de différentes façons. La définition commune est la suivante : transport côtier, habituellement comme solution de rechange au transport routier ou ferroviaire. Le transport maritime de courte distance peut également désigner le transport par navires de marchandises ou de personnes à destination ou en provenance de lieux qui ne sont pas de l'autre côté d'un océan.

Le transport terrestre est actuellement le moyen le plus populaire de transporter les marchandises puisque la majeure partie des marchandises en Amérique du Nord sont actuellement transportées par camions; toutefois, le transport côtier demeure une ressource non exploitée dans le domaine du

transport. Le transport maritime de courte distance peut s'avérer un moyen plus efficace et plus rentable que les modes terrestres actuels si on examine le coût entier de chaque mode de transport, y compris l'aménagement et l'entretien de l'infrastructure à long terme. De plus, le transport de courte distance pourrait prolonger la durée de vie utile de notre infrastructure terrestre actuelle en faisant dévier la circulation vers ce mode non exploité. Si ce développement est réalisé de façon conviviale pour l'environnement, il pourrait contribuer aussi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les possibilités actuelles comprennent un service maritime amélioré de Saint John au Mexique pour les déplacements par conteneurs ainsi que vers d'autres destinations aux États-Unis, aux Caraïbes et en Amérique du Sud.

**Industrie des navires de croisière**

L'industrie des navires de croisière a connu une croissance vertigineuse au Nouveau-Brunswick au cours des dernières années. Les efforts déployés par les administrations portuaires locales et les représentants du tourisme ont permis d'accueillir des douzaines de navires de croisière annuellement, en particulier au port de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Le gouvernement provincial continuera d'appuyer les projets comme Projet 200 pour attirer les navires de croisière. Le nombre de passagers sur les navires de croisière a été élevé et encourageant, la moyenne ayant été près de 104 000 passagers par année pendant les trois dernières années. Les investissements stratégiques, comme un nouveau terminal pour les navires de croisière, des systèmes entièrement électroniques pour le débarquement et l'embarquement et les améliorations à l'infrastructure au centre-ville visant le tourisme et l'industrie des navires de croisière favoriseront ce service et encourageront sa croissance.



**Services de traversiers – traversiers fluviaux**

La mise en œuvre d'un *Plan d'amélioration des services de traversiers par câble à long terme* est entreprise afin de maintenir la flotte en bon état et de respecter la *Loi sur la marine marchande* du Canada. Quatre traversiers ont subi des travaux importants d'amélioration; un nouveau traversier par câble de 24 voitures est entré en service à Gondola Point en septembre 2004 et un deuxième traversier par câble de 24 voitures est entré en service à cet endroit à l'automne 2007.

**Transports par autobus interurbain et transport en commun urbain**

Les services de transport urbain et les services d'autobus interurbains font l'objet d'un intérêt renouvelé, grâce en partie aux préoccupations accrues concernant l'environnement et à l'innovation dans la conception des autobus. Ces innovations donnent au public une solution de rechange en matière de transport qui est confortable et abordable et qui offre plusieurs commodités modernes.

Des services de transport en commun urbain sont disponibles dans les trois centres urbains : Moncton, Saint John et Fredericton, et desservent environ 30 % de la population dans ces régions. Actuellement, plus de 90 % des navetteurs au Nouveau-Brunswick utilisent les automobiles, 7 % marchent et 2 % utilisent les transports en commun.

Les trois services de transport urbain ont dressé des plans d'investissement en capital avec l'aide du gouvernement fédéral pour accroître le nombre d'usagers. Les objectifs sont de réduire l'âge moyen du parc de véhicules, d'accroître les services et d'améliorer les installations d'entretien.





En juin 2007, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il élaborerait une Stratégie nationale pour le transport en commun pour le Canada. Cette annonce suit la demande de plusieurs groupes nationaux, y compris la Fédération canadienne des municipalités et l'Association canadienne du transport urbain qui ont réclamé une telle stratégie.

La Stratégie nationale du transport en commun vise à optimiser les responsabilités uniques et les perspectives et capacités de chaque ordre d'administration et des principaux intervenants. Elle vise à établir un cadre pour la participation du gouvernement fédéral au transport en commun, ainsi que dans les secteurs clés de collaboration continue. Le gouvernement provincial collabore avec les villes de Fredericton, Miramichi, Moncton et Saint John et une autre ville pour ce qui est des services de transport urbain. Le gouvernement provincial encourage aussi les services de navettage entre les régions rurales et urbaines, pour lesquels les municipalités appuient l'exploitant selon les besoins.

### Transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux

Les personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ont besoin d'un transport personnel qui est accessible et qui leur permet de garder leur autonomie. Ce service est de plus en plus important à mesure que la population du Nouveau-Brunswick vieillit. L'accessibilité devrait être assurée pour tous les modes de transport, afin que les gens ne soient pas limités dans leurs déplacements.

Le gouvernement provincial continue d'aider les personnes handicapées par le Programme des véhicules adaptés. Ce programme permet de modifier des véhicules pour répondre aux besoins individuels afin d'assurer la mobilité personnelle.

# Plan d'action

Les mesures suivantes doivent être prises au cours des 10 prochaines années pour relever les défis du financement, des politiques, de la réglementation et des services de façon à appuyer la prospérité économique et sociale continue du Nouveau-Brunswick et l'objectif d'autosuffisance d'ici 2026. Ces mesures reconnaissent que pour que la province soit autosuffisante, il est tout aussi important de maintenir l'infrastructure actuelle afin d'appuyer les niveaux d'activité sociale et économique actuels que d'exploiter de nouvelles possibilités de développement.

Le Plan d'action sera révisé régulièrement pour tenir compte des changements clés dans les orientations stratégiques ainsi que des réactions des intervenants.

## Relever les défis financiers

- Une somme de 2,2 milliards de dollars sur 10 ans est requise de la part des gouvernements provincial et fédéral pour les projets de développement routier suivants :
  - 1 Achever l'élargissement à quatre voies de la route 1 le plus rapidement possible dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique;
  - 2 Poursuivre l'aménagement du boulevard périphérique provincial (routes 11, 17, 2, 7 et 1);
  - 3 Achever la voie de contournement de Welsford sur la route 7;
  - 4 Achever la voie de contournement de Marysville/Nashwaak sur la route 8.
- Une somme de 2,2 milliards de dollars sur 10 ans est requise de la part des gouvernements fédéral et provincial pour la réfection de l'infrastructure routière, incluant les routes 180 & 108.
- Il faut continuer d'analyser le recours à des partenariats publics-privés comme modèles de réalisation de gros projets d'infrastructure en matière de transport lorsqu'il y a des retombées évidentes pour la population et les contribuables néo-brunswickois.
- Une somme pouvant atteindre 50 millions de dollars sur 10 ans est requise de la part des gouvernements fédéral et provincial et du secteur privé pour l'aménagement et la réfection de l'infrastructure ferroviaire de courtes lignes.
- Il faut, dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique, des investissements immédiats pour d'autres projets visant l'aéroport de Moncton, le port de Saint John et le port de Belledune.
- Il faut optimiser les investissements dans le réseau routier dans le cadre des allocations budgétaires à l'aide d'outils décisionnels améliorés, y compris le Système de gestion des actifs, le Système de gestion des opérations et le Système d'information géographique pour les transports.
- Il faut continuer de participer avec le gouvernement fédéral, les municipalités locales et les intervenants aux programmes fédéraux d'infrastructure à frais partagés pour les divers modes de transport, s'il y a lieu.



## Relever les défis en matière de politiques et de réglementation

### Transport routier

- Installer 300 km de clôture pour animaux sauvages à des pints chauds dans l'ensemble de la province.
- Accroître les mesures de sécurité routière actuelles à l'aide d'outils supplémentaires.
- Continuer d'harmoniser la législation concernant les poids et les dimensions des véhicules pour réduire le fardeau de la réglementation dans l'ensemble du Canada, au Canada atlantique et dans les États de la Nouvelle-Angleterre.
- Travailler à l'harmonisation des exigences relatives à l'utilisation des longs ensembles de véhicules sur les routes à chaussées séparées à plusieurs voies dans l'Est du Canada.
- Mettre en œuvre les améliorations au système de permis spéciaux pour les charges de poids et de dimensions excédentaires.

### Transport aérien

- Intervenir pour atteindre un meilleur équilibre entre l'argent retiré du système aérien par le gouvernement fédéral et les sommes qui y sont réinvesties.
- Encourager une libéralisation accrue du service aérien transfrontalier et international en faisant la promotion de négociations multilatérales comprenant la représentation des aéroports.
- Intervenir pour obtenir les services requis de l'ASFC sans frais après minuit dans les aéroports de la province afin d'assurer des nouveaux services aériens internationaux et transfrontaliers de passagers et de fret.
- Promouvoir une industrie aérienne sûre et sécuritaire de façon à ne pas réduire la compétitivité de l'industrie aérienne canadienne.
- Continuer de promouvoir des possibilités de fret aérien à l'aéroport de Moncton par des investissements en partenariat dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique.

### Transport ferroviaire

- Continuer de promouvoir la sécurité ferroviaire en participant aux programmes nationaux auxquels participent les intervenants clés et encourager l'octroi d'un financement accru pour appuyer ces programmes.
- Intervenir en vue d'obtenir un cadre stratégique ou législatif qui établit un équilibre entre les intérêts de tous les usagers des transports ferroviaires et qui tient compte de l'utilisation accrue de la capacité ferroviaire par divers mécanismes. Encourager les droits de recours pour tous les exploitants de services ferroviaires à l'Office des transports du Canada dans les situations où la concurrence est faible ou absente.
- Intervenir afin que le gouvernement fédéral augmente son financement pour la sécurité des passagers ferroviaires, offre un financement pour les passages à niveau et élargisse l'admissibilité pour inclure tous les exploitants de services ferroviaires.
- Travailler avec le gouvernement fédéral et les chemins de fer de courtes lignes du Nouveau-Brunswick dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique en vue d'un financement pour l'augmentation de la capacité de transport des voies ferroviaires à 286 000 lb.



### Transport maritime

- Déterminer l'infrastructure essentielle pour appuyer les ports.
- Faire des efforts afin d'accroître les limites d'emprunt pour les ports des administrations portuaires canadiennes.
- Accroître les possibilités d'utiliser le transport maritime de courtes lignes.
- Dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique, chercher à créer des partenariats financiers en vue des investissements nécessaires à Saint John et à Belledune.
- Continuer de promouvoir le développement de l'industrie des navires de croisière au Nouveau-Brunswick et étudier la faisabilité d'accroître les services aux navires de croisière.

### Transport multimodal

- Effectuer l'étude des systèmes de transport intelligents (STI) pour cerner les possibilités de recherche, de développement, de déploiement et de marketing des applications technologiques afin de maximiser l'efficacité et la sécurité des systèmes de transport et afin de réduire les effets sur l'environnement.
- Élaborer et mettre en œuvre une stratégie des STI sur 10 ans pour le Nouveau-Brunswick.
- Accroître les projets actuels visant un réseau de transport viable sur le plan environnemental en mettant l'accent sur les possibilités de transport multimodal pour le transport des marchandises et des passagers et sur les possibilités d'accroître l'utilisation des autobus interurbains et les systèmes de transport urbain, les services de navette et le covoiturage.
- Appuyer les projets visant à améliorer l'efficacité à la frontière pour tous les modes de transport sans compromettre la sécurité.

### Relever les défis en matière de service

- Promouvoir la prestation d'autres services aériens passagers dans la province et la prestation continue d'un service aérien régulier dans le Nord du Nouveau-Brunswick.
- Poursuivre le travail avec les divers intervenants pour accroître les services de fret aérien à l'aéroport de Moncton. Étudier également les possibilités de transport de marchandises pour les autres aéroports du Nouveau-Brunswick.
- Travailler avec Via Rail pour améliorer les services dans la province.
- Poursuivre la mise en œuvre des plans d'amélioration des services de traversiers fluviaux.
- Continuer d'offrir des subventions aux personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport.
- Continuer de promouvoir l'utilisation des autobus interurbains et des services de transport en commun dans les villes.
- Continuer de participer au développement de la porte d'entrée de l'Atlantique par l'entremise du forum fédéral provincial. Viser des mesures d'investissement précoces.

## Conclusion

*Le Nouveau-Brunswick au Centre* présente une vision d'un réseau de transport multimodal qui répondra aux besoins des usagers et qui appuie l'objectif d'autosuffisance de la province. Le présent document décrit le réseau actuel, ainsi que les défis qui touchent tous les modes de transport en ce qui a trait au financement, aux politiques, à la réglementation et aux services. Le succès de cette stratégie repose sur des partenariats clés et sur des investissements du gouvernement fédéral et du secteur privé. Le gouvernement provincial ainsi que le gouvernement fédéral devront aussi modifier leur réglementation et leurs politiques afin que cette stratégie devienne une réalité. Le Plan d'action présente des mesures que le gouvernement provincial entreprendra pour relever les défis indiqués et obtenir du succès maintenant et à long terme. Il est reconnu que le Plan d'action doit demeurer dynamique et être révisé régulièrement pour tenir compte des principaux changements dans les orientations stratégiques et des commentaires continus des intervenants.

On peut faire parvenir des commentaires sur le document à l'adresse de courriel suivante : **multimodal@gnb.ca** ou les commentaires peuvent être envoyés à l'adresse postale suivante : Direction des politiques des transports, Ministère des Transports, C.P. 6000, Fredericton (Nouveau-Brunswick) E3B 5H1.

# Annexe A : Couches et cartes de l'infrastructure

(présente les couches nationales, régionales et provinciales de l'infrastructure des transports)

## Nouveau-Brunswick

### Routes

Couche	Critères stratégiques (abrégés)	Résultat
Nationale	Le Réseau routier national et les raccordements intermodaux	Routes 1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95, plus les raccordements intermodaux
Région atlantique	Le Réseau routier national et les raccordements intermodaux	Routes 1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95, plus les raccordements intermodaux
Provinciale	Le Réseau routier national et les raccordements intermodaux, plus le réseau des routes locales, collectrices et de grande communication entretenues par le gouvernement provincial	Routes 1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95, plus les raccordements intermodaux Routes de grande communication 3, 4, 10 et bretelles d'échangeur routier Routes collectrices 100 – 199 Routes locales 200 – 999, plus routes désignées



## Nouveau-Brunswick

## Aéroports

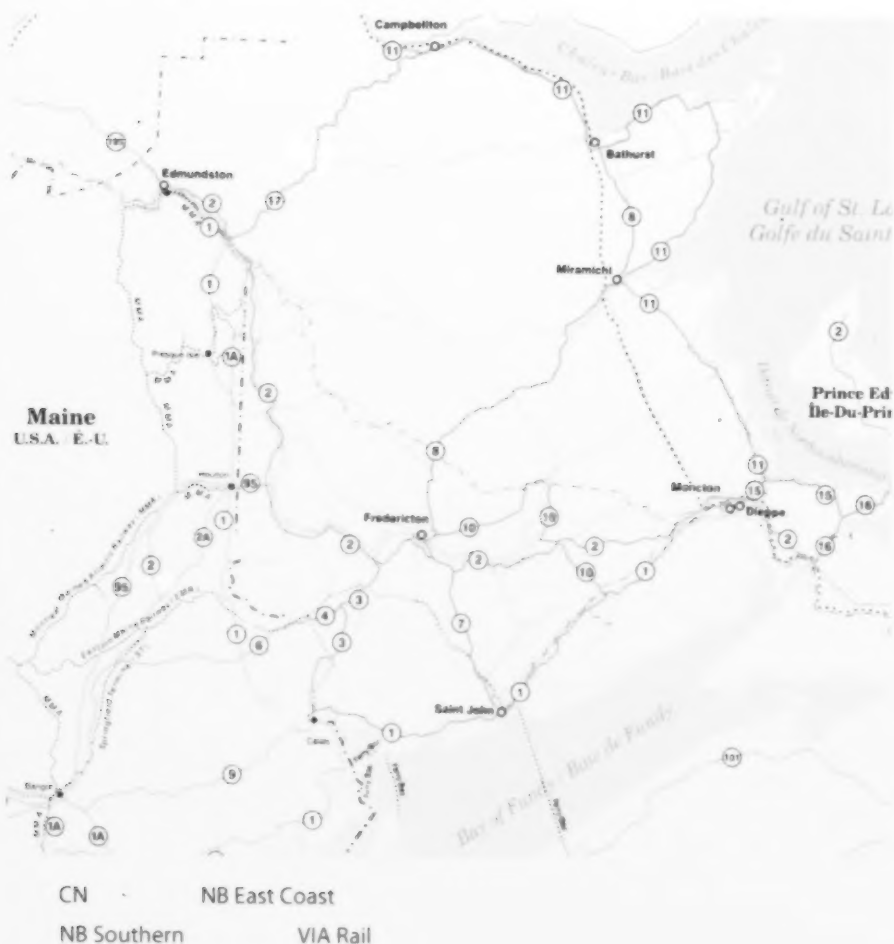
Couche	Critères stratégiques (abrégés)	Résultat
Nationale	Le Réseau national des aéroports et autres plaques tournantes régionales importantes	Fredericton, Moncton, Saint John (principales plaques tournantes régionales non désignées dans le présent document)
Région atlantique	Le Réseau routier des aéroports et autres plaques tournantes régionales importantes	Fredericton, Moncton, Saint John, Bathurst, Charlo, Saint-Léonard.
Provinciale	Le Réseau national des aéroports, plaques tournantes régionales importantes, aéroports régionaux et locaux, aéroports certifiés au N.-B.	Fredericton, Moncton, Saint John, Bathurst, Charlo, Saint-Léonard, Miramichi, Grand Manan, Pokemouche, Woodstock, St. Stephen, Edmundston.



## Nouveau-Brunswick

## Lignes ferroviaires

Couche	Critères stratégiques (abrégés)	Résultat
Nationale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Catégorie 1</li> <li>• Lignes de chemin de fer de courtes lignes reliées à la catégorie 1 et transportant au moins 25 000 charges de voiture par année ou l'équivalent en poids</li> <li>• Lignes ferroviaires de passagers interurbaines et terminaux qui desservent au moins 50 000 personnes par année</li> </ul>	CN; New Brunswick Southern Railway; Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe; New Brunswick East Coast Railway; Montreal, Maine and Atlantic Railway, VIA Rail
Région atlantique	Semblable	Semblable
Provinciale	Semblable	Semblable



## Nouveau-Brunswick

## Ports maritimes

Couche	Critères stratégiques (abrégés)	Résultat
Nationale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ports des administrations portuaires canadiennes actuels ou</li> <li>• Ports ne relevant pas des administrations portuaires canadiennes accueillant au moins 100 camions par jour (dans chaque direction), ou</li> <li>• Ports ne relevant pas des administrations portuaires canadiennes accueillant au moins 50 000 équivalents vingt pieds (EVP) de marchandises par anrée ou l'équivalent en poids</li> </ul>	Saint John (APC), Belledune (APC), Bayside, Dalhousie
Région atlantique	Semblable	Semblable
Provinciale	Semblable	Semblable



## Nouveau-Brunswick

## Traversiers

Couche	Critères stratégiques (abrégés)	Résultat
Nationale	Tous les traversiers internationaux ou interprovinciaux d'appartenance canadienne et l'infrastructure connexe (à longueur d'année ou saisonnier)	Traversier de Saint John à Digby
Région atlantique	Semblable	Semblable
Provinciale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tous les traversiers internationaux ou interprovinciaux d'appartenance canadienne et l'infrastructure connexe (à longueur d'année ou saisonnier)</li> <li>Services de traversier des îles</li> <li>Traversiers fluviaux</li> </ul>	Traversier de Saint John à Digby (fédéral) Services de traversier l'île de Grand Manan Services de traversier de l'île Deer Services de traversier de l'île Whitehead





# Nouveau-Brunswick Passages frontaliers

